12e Année — N° 544. — 50 centimes — 20 Février 1909 — Tous les Samedis

# LA VIE AU GRAND AIR

*DANS CE NUMÉRO :*

## LE CROSS PROFESSIONNEL INTERNATIONAL

**Qui triomphera ?**

**Joe Jeannette et Sam Mac Vea, les deux fameux boxeurs qui se rencontreront ce soir au Cirque de Paris, dans un combat de 20 rounds de 3 minutes.**

*(Voir l'article page 128.)*

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
*Paris et Départements* .. .. *24 francs*
*Étranger* .. .. .. .. .. *18 francs*
Changements d'adresse 0 fr 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

# FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

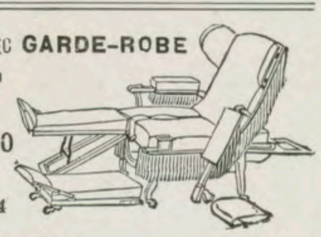
## ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

---

**AUTOMOTEUR** avec **GARDE-ROBE**

## DUPONT



**10, Rue Hautefeuille, 10**
PARIS (VIe)
**Téléphone 818-67**
Envoi Franco du Catalogue 4
***AUCUNE SUCCURSALE***

---

## DIABETE

**Guérison** radicale sans régime par **"Tisane Diabétol"**
Broch. attestat. gratis. **Poulain**, *Dr Ste Diabétol*, **Amiens.**

---

## PRENEZ GARDE, Madame

***vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de* THYROÏDINE BOUTY. *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE**
**1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de **10f.**
**TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.**
**— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty* —**

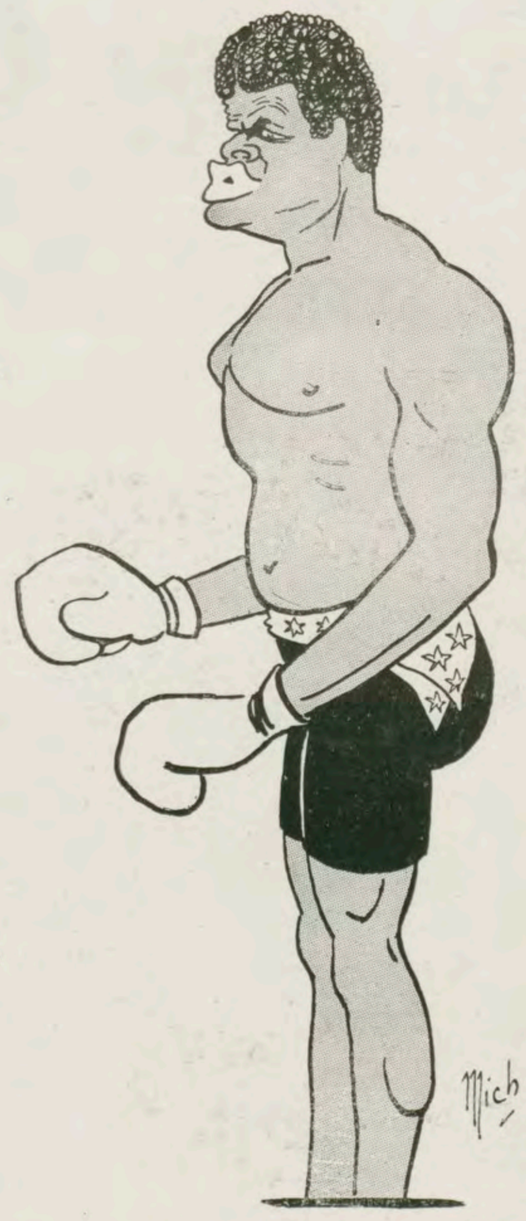
---

*like all the*
*Sportsmen.*
*I have my*
*Onoto*
*Sam Mac Vea*

***Comme tous les***
***Sportsmen***
***j'ai mon***
***"ONOTO"***

*SAM MAC VEA*

Champion d'Europe et de Californie




Le porte-plume-réservoir **"ONOTO"** est le seul convenant aux Sportsmen parce qu'il se porte dans la poche dans toutes les positions sans crainte de fuite d'encre et qu'il se remplit automatiquement sans compte-gouttes en 3 secondes.

*Chez tous les Papetiers* — *Gros :* DE LA RUE, PARIS

---

## A. CLAVERIE

**234, FAUBOURG SAINT-MARTIN PARIS**

*Nouveaux BAS ÉLASTIQUES*
PERFECTIONNÉS
**Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des**

## VARICES

**PHLÉBITES, ENFLURE et FAIBLESSE des JAMBES**
SUITES d'HYDARTROSE, de FRACTURES, d'ENTORSES

*Pression invariable — Soulagement immédiat.*
**MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT**
*Lire la nouvelle* **"Notice sur les Varices"** *adressée franco.*

---

## PARCS ET JARDINS

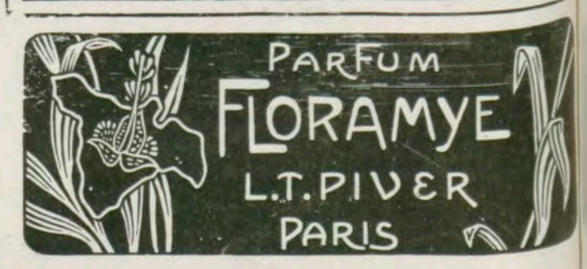
CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES

## E. REDONT

Architecte Paysagiste — Grand Prix
***PARIS, 61, rue Louis-Blanc***
le jeudi, de 10 heures à midi
ENTREPRISE GÉNÉRALE A FORFAIT
POUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER

**Parcs de Sports ø Terrains de jeux**
**Jardins de ville, de campagne**
**ø ø ø ø et d'utilité. ø ø ø ø**

---




---

## VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

# BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

**RECOMMANDÉ**

**AUX FAMILLES**

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

## CONCOURS DU BYRRH

— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Reclam, Paris

---

# BANQUE AUTOMOBILE

SES BUREAUX ET SES HALLS D'EXPOSITION
10, Rue de Castiglione. PARIS

## VENTE D'AUTOMOBILES DE TOUTES MARQUES

## GRANDES FACILITÉS DE PAYEMENT

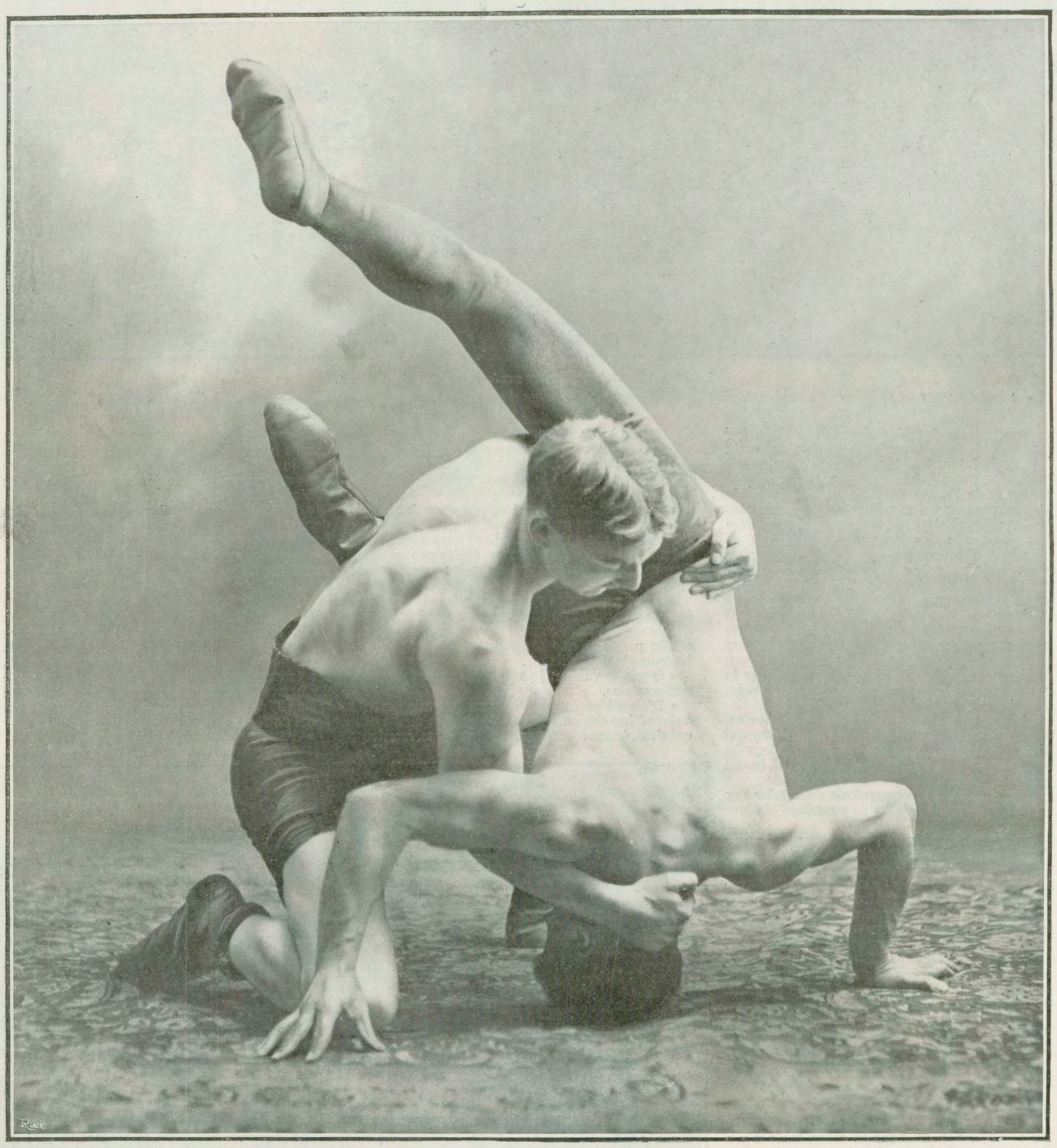
**DEMANDEZ LE " GUIDE-AUTO "**

# La Vie au Grand Air

**ABONNEMENTS :**
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Février 1909 — N° 544
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

**PUBLICITÉ :**
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.




## LE CATCH AS CATCH CAN (1)

*Le catch as catch can ou lutte libre est un sport très pratiqué en Angleterre, où il naquit dans le Lancashire, et en Amérique. Il est presque inconnu en France. Le champion d'Angleterre de 1906 et de 1907, troisième aux Jeux Olympiques de 1908, Fred Davis, a posé avec le Suisse Waudaux les principales prises du catch as catch can. La photographie que nous publions représente un crutch accompagné d'une prise de tête. Le crutch est un coup qui peut être accompagné de toutes les prises de tête, clefs, etc... On ne peut se figurer la variété et la beauté même des coups du catch as catch can, qui nécessite une agilité et une souplesse inconnues dans la lutte gréco-romaine.*

(1) Voir pages 124 et 125.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on february 20th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

# LE CROSS INTERNATIONAL PROFESSIONNEL

**Une nouvelle et grande épreuve sportive — Ce que pensent de leur course Bouchard, Aldridge et Neveu**

**Le départ du Cross-country professionnel international.**

*72 concurrents se présentent au départ. Des équipes anglaise et belge donnaient à cette épreuve le caractère de Championnat d'Europe.*

Depuis les Marathon d'autrefois, qui lançaient sur la route de Conflans à Paris les meilleurs professionnels français, contre quelques-uns de leurs collègues de l'autre côté de la Manche, nous n'avions pas eu à Paris de grande épreuve professionnelle, et c'est, du reste, pour la première fois, dimanche dernier, que les amateurs de prix en espèces ont vu organiser pour eux un cross international, car jusqu'ici les amateurs nous avaient gardé pour eux le privilège de ce genre d'épreuves.

L'épreuve de dimanche fut donc pour le public une nouveauté qu'il apprécia à sa juste valeur, car nombreux étaient les spectateurs qui galopaient à travers le parc de Saint-Cloud, pour ne rien perdre des divers incidents de la course qui, du reste, eut, à peu de chose près, tout l'intérêt qu'elle promettait.

L'absence de Siret, actuellement au service, et la mauvaise performance de Saint-Yves qui n'eut pas l'air de se trouver à son aise dans les raidillons et les descentes de Saint-Cloud, furent les seules choses qu'on eut à regretter.

Il nous a paru intéressant de demander aux héros de la journée ce qu'ils pensaient de leur performance.

Dans une chambre où l'odeur un peu âcre de l'embrocation flotte, Bouchard se fait masser.

« Ce que je pense de ma course, me dit-il, est bien simple. Je suis parti très vite, avec Aldridge et Neveu, pour être en tête au premier raidillon, car, arriver derrière à ce point du parcours équivaut à un gros handicap, surtout quand le terrain est gras comme aujourd'hui. Les autres n'étaient pas loin, je le savais bien, car j'entendais la foule hurler à leur passage, mais mes jambes allaient bien et je démarrais sec pour laisser l'Anglais derrière.

« La chose réussit si bien qu'en revenant vers Sèvres, j'étais nettement détaché et que je pus descendre tout à mon aise, c'est-à-dire à grande allure et en virant à la corde les lacets qui mènent vers la manufacture.

« Dès lors, le tour était joué, et je n'avais plus qu'à continuer.

« La défaillance? Oh! je sais bien qu'on peut toujours la craindre en cross, mais il y a des jours où l'on se sent si bien que l'on n'y peut pas croire et dimanche, j'étais comme cela. Et puis, ce vieux parc de Saint-Cloud, je le connais si bien, je pourrais presque y courir les yeux fermés, et c'est là un gros avantage dans une épreuve aussi importante que celle d'aujourd'hui.

« Il y avait un mois que je trottais en vue de l'épreuve et j'avais sagement établi mon tableau de travail pour ne pas arriver au surentraînement. Aussi, vous pouvez voir que je n'ai pas trace de fatigue, et je ne dis pas que je ne recommencerais pas le parcours, si l'on y mettait le prix, toutefois.

« Jusqu'ici, je suis resté un peu dans l'ombre, mais maintenant que me voici au premier plan, j'espère ne pas m'en tenir là et être bientôt à même de faire des choses intéressantes en France, et aussi, peut-être, dans des pays beaucoup plus lointains que Saint-Cloud et Clamart. »

Aldridge, que nous voyons ensuite, a la bouche fendue par un large sourire, bien qu'il ne soit que le second de la course, et voici ce qu'il nous confia pendant que son manager lui tripotait les muscles du mollet.

« Quoique vaincu, je suis très content de ma performance.

« D'abord parce que l'homme qui m'a battu aujourd'hui est un homme de grande classe et qui s'est, à tous les moments de la course, montré bien supérieur au reste du lot, et qu'il n'est jamais honteux d'être battu ainsi.

« Je suis aussi et surtout content parce que dans ma forme actuelle je ne pensais pas faire si bien.

« Vous m'avez vu, il y a quelques années dans ce même parc de Saint-Cloud, quand j'ai battu Ragueneau, ce jour-là j'étais prêt et ne craignais personne, tandis que je suis actuellement bien loin d'être au summum de ma condition.

« Je n'ai que très peu d'entraînement, quatre séances en tout, ayant été obligé de prendre, après le Marathon auquel je participai, un long repos forcé. Figurez-vous que ce jour-là, un concurrent américain, Percy Smallwood, me traversa le pied d'un coup de pointe. Je fis une mauvaise course, on l'aurait faite à moins et dus me retirer pour quelques mois du sport actif.

« Aussi suis-je arrivé ici à peine dégrossi.

**Les premières escarmouches.**

*Neveu prend la tête dès le départ, mais il est vite dépassé par Louis Prévôt. La première boucle (1.850 mètres) est couverte en 5 m. 58 s. 2/5.*

**Le lâchage.**

*Dans l'avenue de Versailles, Bouchard lâche d'irrésistible façon l'Anglais Aldridge qui ne pourra revenir sur son rival.*

**L'arrivée.**

*Bouchard termine premier, ayant couvert les 18 kilom. 100 en 1 h. 2. m. 27 s. 2/5, à une moyenne de 17 kilom. 300 à l'heure.*

**Aldridge, second.**

*L'Anglais Aldridge n'a pu résister au déboulé de Bouchard et finit second en 1 h. 3 m. 45 s. 1/5.*

« Et puis, quel terrain épouvantable que celui du haut parc! Regardez mes souliers et pesez-les un peu. J'ai couru en Angleterre dans bien des labourés durant les cross où je donnais la chasse à Shrubb, mais jamais je n'ai rien vu de si boueux et de si glissant que certains coins du parcours d'aujourd'hui. »

Nous demandons alors à Aldridge ce qu'il pense de Saint-Yves. Le grand Anglais recommence à sourire et me dit ceci : « Votre nouveau champion est un homme de grande valeur et ce qu'il a fait en Ecosse est bien mieux que bien, mais je serais heureux de le rencontrer en match ici à Paris où n'importe où. »

Laissant Aldridge aux mains de son masseur, nous allons trouver Neveu, le troisième héros de la journée.

Bien qu'ayant acquis sa bonne part de gloire, il n'est pas tout à fait heureux.

« Figurez-vous, me dit-il, que lorsque j'ai fini, j'étais persuadé avoir encore un tour à faire, et ce n'est qu'en entrant dans l'enceinte réservée, que je m'aperçus de ma méprise. Sans cela, je vous jure que je n'aurais été si loin d'Aldridge, car rien que dans le dernier tour je lui ai repris près de 200 mètres et je me sentais très frais.

« L'aurais-je battu? je n'en sais rien, mais j'avais une chance et je l'aurais tentée. »

JACQUES BAUDIER.

**Avant le départ.**

*Le Français Saint-Yves, qui va faire sa première course en France, commet l'imprudence de choisir une épreuve trop courte pour ses moyens. Il ne peut que se classer treizième*

**Bouchard.**

*Bouchard a gagné ses galons de grand champion en triomphant des meilleurs Européens. Siret, Bouchard, Saint-Yves, voilà un beau trio de Français!*

# DE DAVOS A STOCKHOLM

**Oscar Mathiesen.**
*Le champion norvégien, à l'arrivée de la course de 1.000 mètres dans laquelle il a battu le record en 1 m. 31 s. 4/5.*

**Le champion de Norvège.**
*Oscar Mathiesen, du Christiania Skoïse-Club, champion du monde 1908-1909 et son frère Sigurd Mathiesen.*

**Sigurd Mathiesen.**
*Moins vite que son frère, Sigurd a néanmoins gagné la course de 500 mètres en 45 s. 4/5. Il s'est classé second dans les autres épreuves.*

**Le Norvégien Oscar Mathiesen gagne toutes les épreuves de patinage et bat les records — Un bob français gagne la Coupe du Kaiser**

Nous sommes en ce moment, en pleine saison de sports d'hiver. La grande semaine de Davos vient de se terminer, et les jeux du Nord se disputent actuellement à Stockholm avec un éclat qui dépasse ce qu'on a vu jusqu'à ce jour.

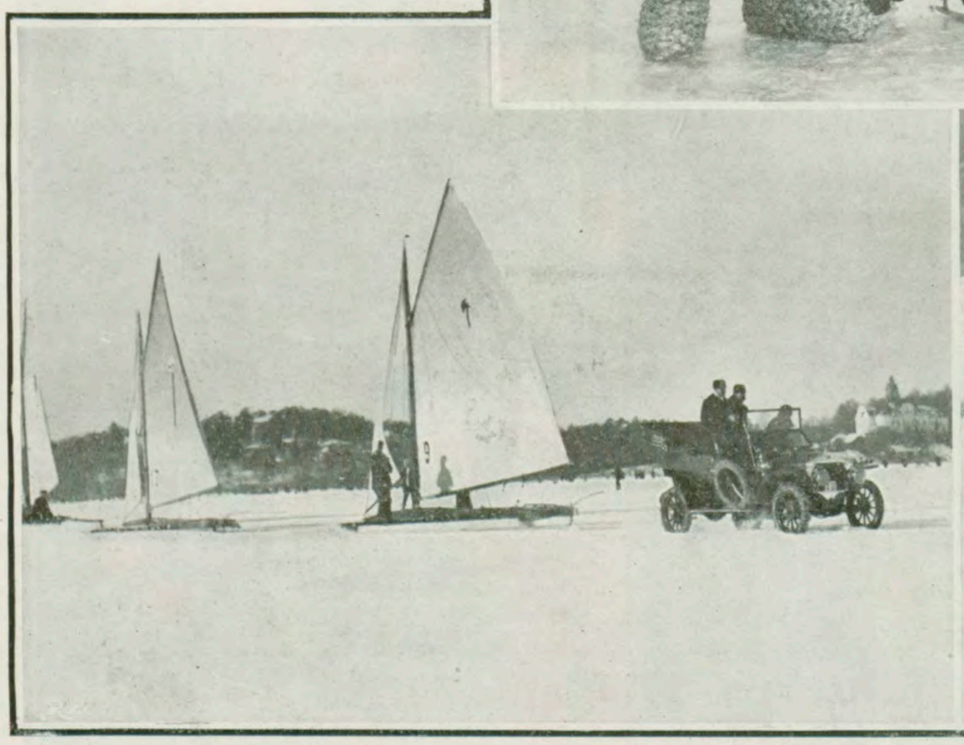
Les grands triomphateurs de l'année sont les frères Mathiesen.

A Davos, Oscar Mathiesen a commencé par gagner la course de 1.500 mètres, en 2 m. 21 s., et celle de 10.000 mètres, en 18 m. 26 s. 4/5, tandis que son frère Sigurd gagnait la course de 500 mètres, en 45 s. 4/5.

Dans la course de 5.000 mètres, Oscar Mathiesen a accompli un exploit remarquable, Il est regrettable qu'une incompréhensible erreur de parcours l'ait privé du bénéfice de sa performance; on fit faire aux concurrents un tour en trop. En défalquant le temps de ce tour, le Norvégien aurait battu le record de Jaap Edenqui l'avait descendu à 8 m. 37 s. 3/5 en 1894. Le lendemain, l'épreuve annulée était recommencée. Néanmoins, Mathiesen couvrit les 5.000 mètres, en 8 m. 40 s. 1/5, moins de 3 secondes en dehors du record. Enfin, Oscar Mathiesen battait le record du kilomètre établi en 1900 par Œstlund. Il couvrait les 1.000 mètres en 1 m. 31 s. 4/5.

La Coupe de l'Empereur Guillaume II, la grande épreuve de bobs fut marquée par une victoire française. C'est le *Lutin*, conduit par M. Engel, qui passait le premier le poteau en 4 m. 11. s. 4/5, pour les 3.500 mètres et les 42 virages de la piste.

M. V.



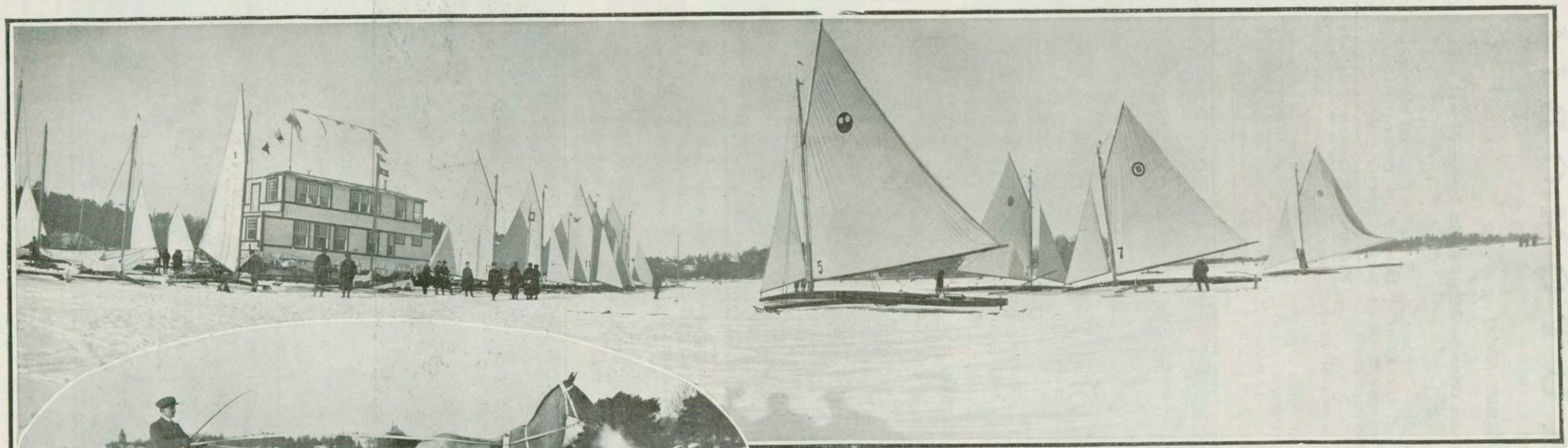
**Les yachts à glace se rendant au départ.**
*Pour éviter des pertes de temps, c'est traînés à la file par une automobile que les ice boats se rendent au départ.*

**Sur la glace à Stockholm.**
*En fourrures et en chaussons, les juges de patinage, Henrick et Otto Petterson. Au milieu Durban Poole, champion d'Australie.*

**Une équipe française victorieuse.**
*C'est le* Lutin, *un bob français qui a gagné à Davos la Coupe de l'empereur Guillaume II, devant le* Schwalbe *(suisse).*

La Vie au Grand Air

# LES JEUX DU NORD EN SUÈDE



**Les ice boats.**

*Le sport si passionnant et si élégant du yachting à glace est le sport populaire au Canada. En Europe, il ne peut guère être pratiqué qu'en Suède, où les vastes lacs offrent aux sportsmen une plaine glacée qui s'étend jusqu'aux limites de l'horizon.*

**Une course en traîneaux.**

*Ces traîneaux, réduits à leur plus simple expression et traînés par des poneys d'Islande, permettent néanmoins d'obtenir de très jolies vitesses.*

**Sur la patinoire de Stockholm.**

*L'immense patinoire de Stockholm est située dans la ville même. Les courses qui y ont été disputées ont donné lieu à des luttes passionnantes dont l'intérêt se doublait de la rivalité entre Suédois et Norvégiens. C'est un de ces derniers, Oscar Mathiesen, qui est sorti vainqueur de toutes les épreuves : 500, 1.500, 5.000 et 10.000 mètres.*

# L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

*Par H. PETIT*

VIII. — VILEBREQUIN ET VOLANT *(Suite)*

**Après avoir étudié le vilebrequin en général, l'auteur entre dans le détail de la forme de cet organe dans les moteurs à deux, quatre ou six cylindres**

Nous nous demandions, dans notre dernier numéro, quelle forme nous allions donner au vilebrequin et quelle disposition adopter pour les manetons de bielle. Tout d'abord, pour que les explosions se succèdent à intervalles égaux,

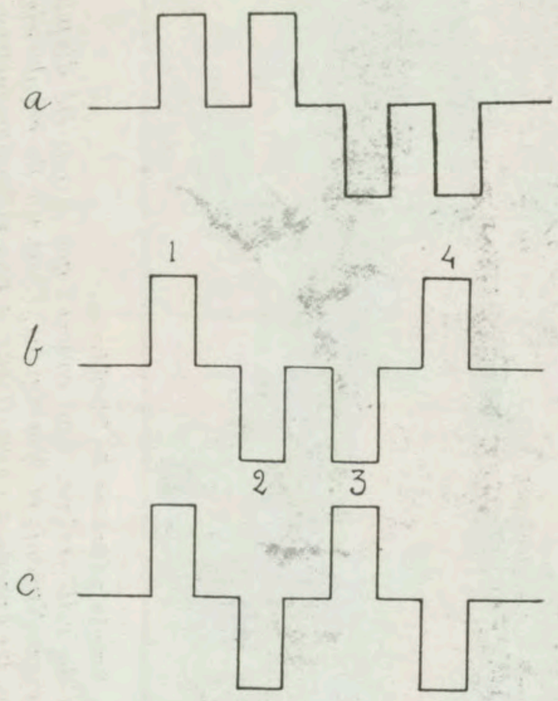



**Fig. 5.**

*Schéma des trois formes à donner au vilebrequin dans un moteur à quatre cylindres.*

qui permette le travail des cylindres dans leur ordre numérique : elle n'a guère d'autre avantage, si ce que nous venons d'indiquer en est un. Elle est certainement inférieure comme équilibrage à la deuxième.

Cette dernière (*b*) est à peu près universellement adoptée.

**Comment travaillent les cylindres.** Examinons dans quel ordre vont travailler les quatre cylindres dont les pistons sont reliés à un tel arbre coudé. Numérotons de 1 à 4 les manetons, de la gauche à la droite. Supposons que la gauche du vilebrequin soit à l'avant du moteur, et que, dans la position (I), le cylindre 1 vienne d'exploser (fig. 6). L'arbre va tourner de 180° et prendre la position (II). A ce moment, les pistons 2 et 3 sont à leur point mort supérieur. L'un quelconque des cylindres 2 et 3 peut travailler. Supposons d'abord que ce soit 2. — Le vilebrequin tournant toujours, revient à la position (I). Maintenant, c'est forcément au cylindre 4 de travailler, au demi-tour suivant, ce sera 3. D'où l'ordre 1.2.4.3.

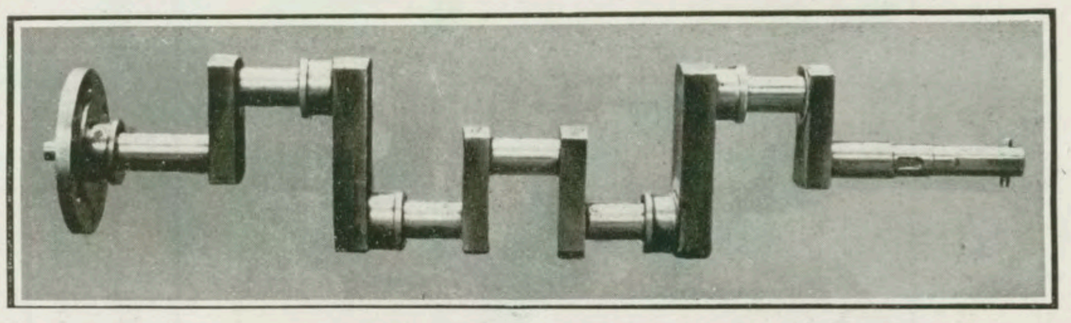
On voit qu'on pourrait avoir l'ordre 1.3.4.2.

Cet ordre ne diffère pas, au fond, du premier. En effet, dans la suite des explosions, nous aurons successivement : 1.3.4.2. [1.3.4.2.1.] 3.4.2...

Considérons le groupe entre crochets, et lisons-le à l'envers : nous retrouvons notre première combinaison : Un moteur tournant suivant le rythme 1.3.4.2 est donc un moteur tournant 1.2.4.3 regardé par l'autre bout. Pour la même raison, avec les deux autres dispositions, nous pourrions avoir pour le vilebrequin (*a*) 1.3.2.4. ou 1.4.2.3. et pour la disposition (*c*), 1.2.3.4.

Le tableau suivant résume les phases où se trouvent les divers cylindres d'un moteur pendant un cycle complet :

| 1er Cylindre | 2e Cylindre | 3e Cylindre | 4e Cylindre |
|---|---|---|---|
| Travail | Compression | Echappement | Aspiration |
| Echappement | Travail | Aspiration | Compression |
| Aspiration | Echappement | Compression | Travail |
| Compression | Aspiration | Travail | Echappement |



**Vilebrequin quatre cylindres à trois paliers.**

*C'est la solution généralement adoptée pour les moteurs dont les cylindres sont fondus par paires.*

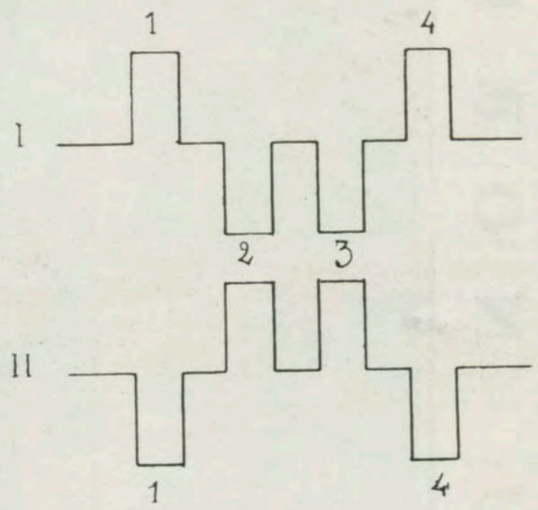
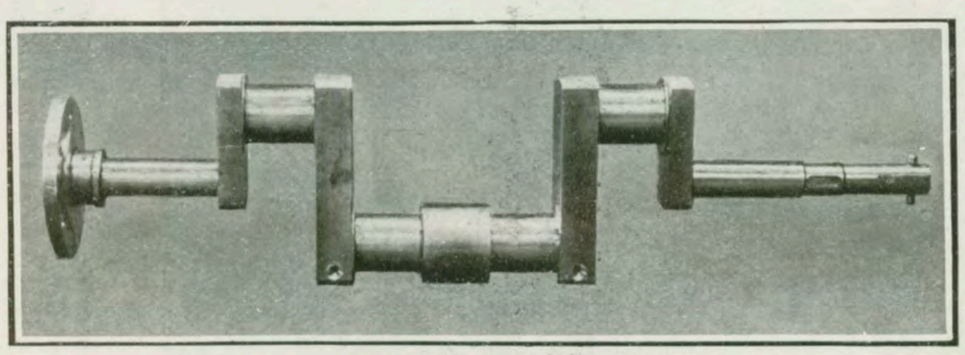



**Fig. 6.**

*Schéma de l'ordre de travail des pistons dans un quatre-cylindres.*



**Vilebrequin quatre cylindres à deux paliers.**

*Cette disposition convient aux moteurs de petite puissance dont les quatre cylindres sont fondus d'un seul bloc.*

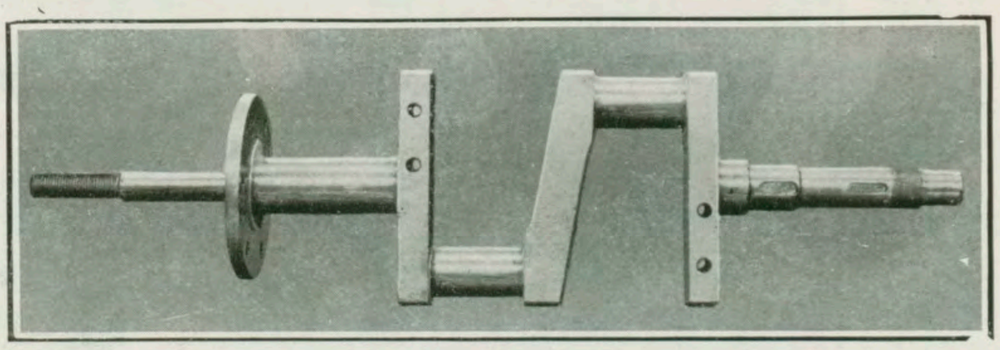
il faudra placer les manetons à 180° l'un de l'autre. Tous seront donc dans un même plan.

Trois dispositions sont possibles (fig. 5).

Examinons-les successivement.

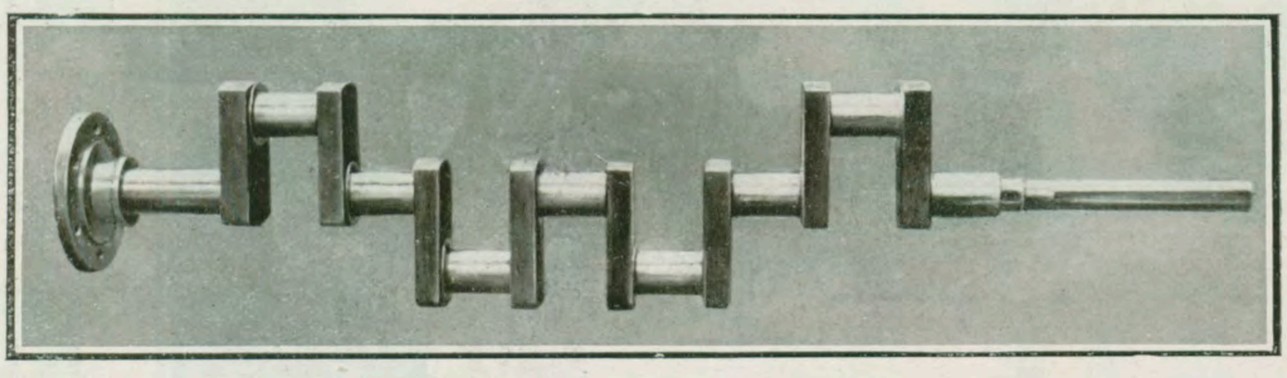
La première (*a*), serait déplorable au point de vue équilibrage; les pistons de chaque extrémité marchant ensemble, on aurait un mouvement de tangage du moteur. Du reste, ce vilebrequin ne diffère pas comme forme de celui d'un deux-cylindres du type dit équilibré. Puisque nous avons quatre cylindres, il faut en profiter.

La troisième (*c*), (Type Hantier) est la seule



**Vilebrequin deux cylindres.**

*Ce modèle permet un meilleur équilibrage, mais les temps moteurs sont inégalement espacés.*



**Vilebrequin quatre cylindres à cinq paliers.**

*Ce dispositif convient aux moteurs dont les cylindres sont coulés séparément. Il a l'inconvénient d'augmenter l'encombrement.*

Il est peut-être utile de connaître le rythme de son moteur : il n'y a qu'à regarder, en faisant tourner lentement le moteur, les bougies dévissées, l'ordre dans lequel l'étincelle les parcourt... ou si l'on préfère, l'ordre de levée des soupapes de même espèce. (Se méfier quand les soupapes sont du même côté, on se trompe facilement.)

**Le moteur à deux cylindres.** Pour lui, deux formes possibles de vilebrequin (fig. 7). La première (*a*) permet un meilleur équilibrage des pistons : l'un monte pendant que l'autre descend. Par contre, les temps moteurs sont inégalement espacés : ils se suivent pendant deux demi-tours consécutifs, et laissent au volant le soin de pousser la voiture pendant l'autre révolution.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

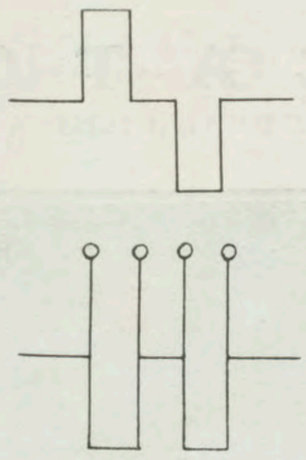



**Fig. 7.**

*Schéma de la disposition des manetons dans un vilebrequin à deux cylindres.*

On reconnaît aisément au sons ces moteurs : ils ont l'air de galoper.

La forme (*b*) est plus généralement adoptée, permettant une meilleure répartition des temps moteurs. Par contre, l'équilibrage est sacrifié. On y remédie en partie, en prolongeant les manivelles par des contrepoids, comme le montre notre figure.

**Le moteur à trois cylindres.** Le moteur à trois cylindres a ses manetons dans trois plans différents, faisant entre eux des angles de 120°. Cette complication d'usinage rend son prix presque égal à celui d'un quatre-cylindres, aussi est-il peu employé. Les taxi-autos « Ours » en sont munis et en tirent un excellent parti.

**Le moteur à six cylindres.** Le grand triomphateur de l'année pour les grosses voitures a un vilebrequin qui peut recevoir bien des formes. La plus généralement adoptée est celle qui est représentée par notre figure 8.

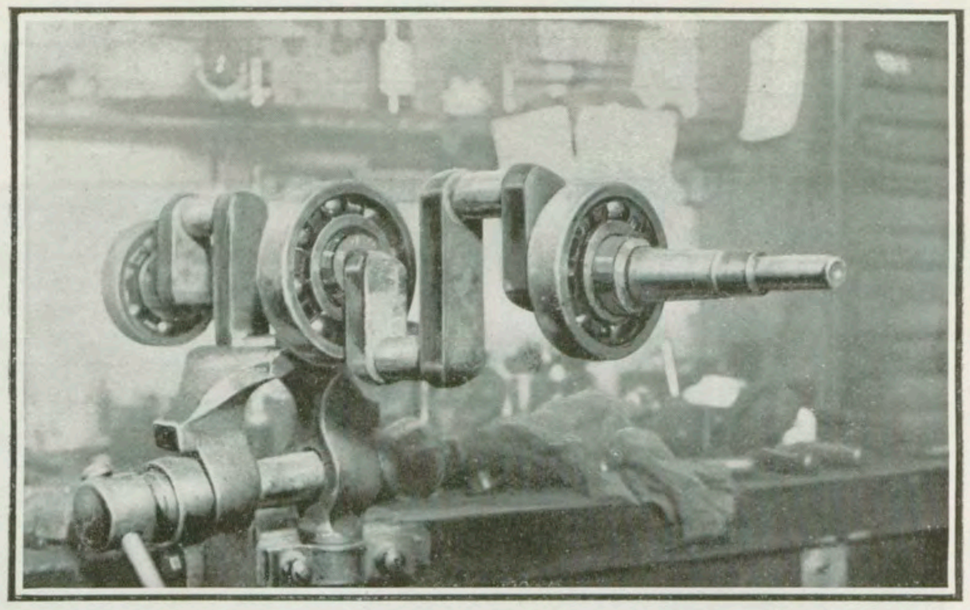
Plusieurs ordres d'allumage sont possibles, et tous les constructeurs ne sont pas encore d'accord sur le meilleur.

Les ordres possibles sont, avec la forme (fig. 8).

| | |
|---|---|
| 1.3.2 | 6.4.5 |
| 1.4.2 | 6.3.5 |
| 1.3.5 | 6.4.2 |
| 1.4.5 | 6.3.2 |

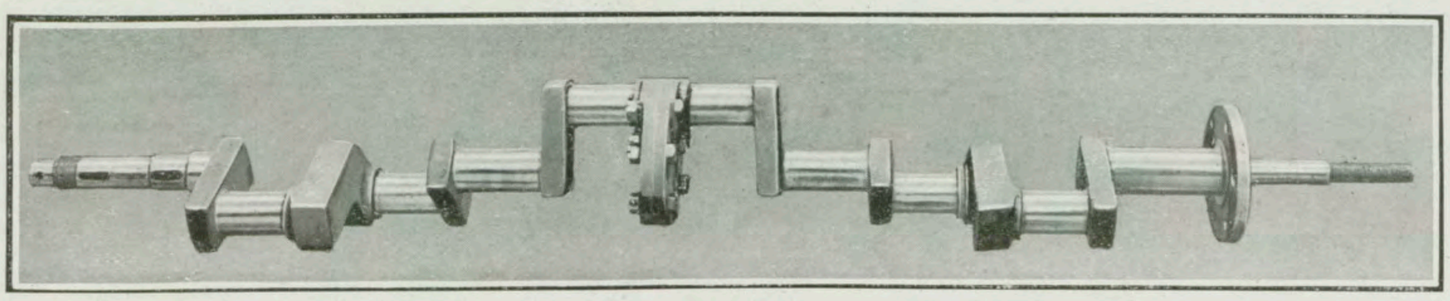
Les deux rythmes le plus souvent adoptés sont :

| | |
|---|---|
| 1.3.5 | 6.4.2 |
| 1.4.5 | 6.3.2 |



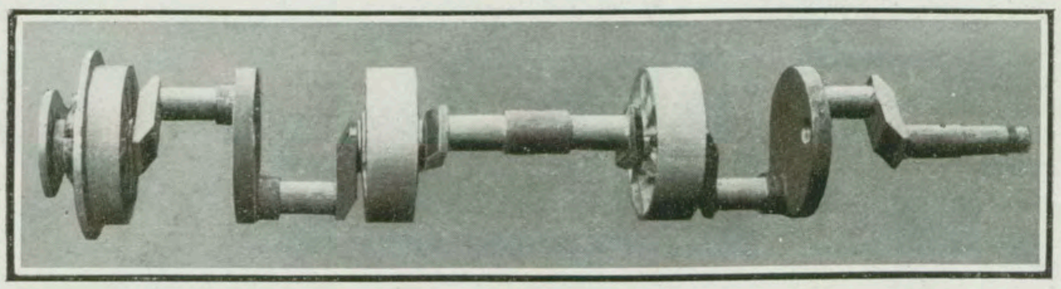
**Le volant sur son axe.**

*Le fixage du volant sur l'arbre est un travail d'atelier qui n'entre pas dans les réparations possibles en cours de route.*



**Vilebrequin à six cylindres.**

*Plusieurs ordres d'allumage sont possibles, les constructeurs ne sont pas encore d'accord sur le meilleur.*



**Vilebrequin à paliers à billes.**

*La mise en place des roulements à billes sur l'arbre est très délicate. La plupart des constructeurs les ont à peu près abandonnés.*

**Les paliers.** Les portées des arbres vilebrequins peuvent reposer sur des coussinets lisses, ou être enfilées dans des roulements à billes. Dans ce dernier cas, on doit étudier la forme des manivelles, de façon à pouvoir enfiler les bagues des roulements, ce qui ne laisse pas parfois d'être quelque peu difficile. On est généralement conduit à adopter des roulements beaucoup plus gros que ne l'exigeraient les efforts supportés.

Le premier a l'avantage d'imposer les grands efforts de torsion à des faibles longueurs du vilebrequin. Le deuxième assure aux gaz frais qui arrivent dans les cylindres un écoulement meilleur.

Les paliers étaient autrefois maintenus entre les deux moitiés du carter. Cette pratique a été abandonnée aujourd'hui : elle avait le grave défaut d'imposer au carter, toujours fragile, des efforts considérables, et de rendre le démontage et surtout le remontage de la partie inférieure du carter fort difficile.

Actuellement, les paliers sont fixés à la moitié supérieure du carter au moyen de brides : la partie inférieure ne joue plus que le rôle de cuvette pour l'huile et peut par conséquent être très légère. Dans tous les cas, ce n'est plus qu'un jeu de l'enlever pour voir, par exemple, comment se comportent les têtes de bielle.

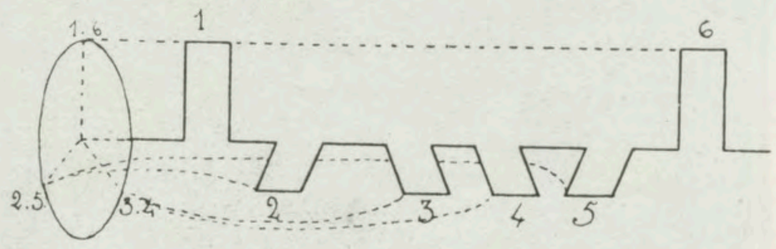
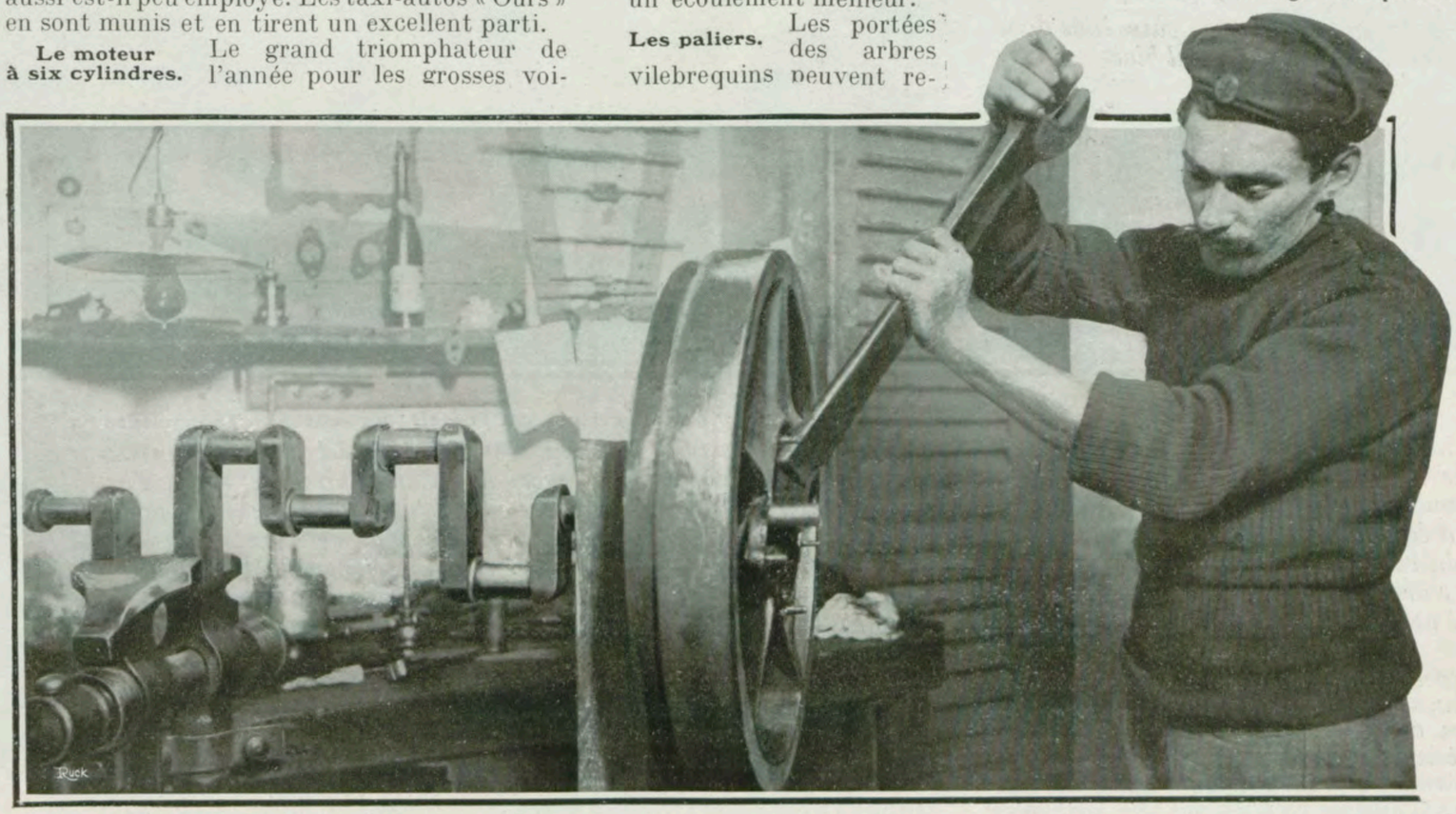



**Fig. 8.**

*Schéma d'un vilebrequin de six cylindres. Deux ordres d'allumage sont possibles avec cette forme.*



**Montage d'un volant sur l'arbre.**

*Le volant est chargé d'emmagasiner l'énergie nécessaire pour fournir le travail d'entraînement de la voiture d'une explosion à l'autre.*

**Le métal des vilebrequins.** Le vilebrequin est l'organe du moteur qui fatigue le plus. Il est constamment soumis en effet à des efforts de torsion et de flexion. Il n'est pas un instant où il ne reçoive en un point un effort à transmettre à son extrémité, et où, en d'autres points, il n'ait à vaincre une résistance.

Il est donc indispensable de le fabriquer avec un métal résistant. C'est encore à l'acier au nickel que l'on a le plus souvent recours.

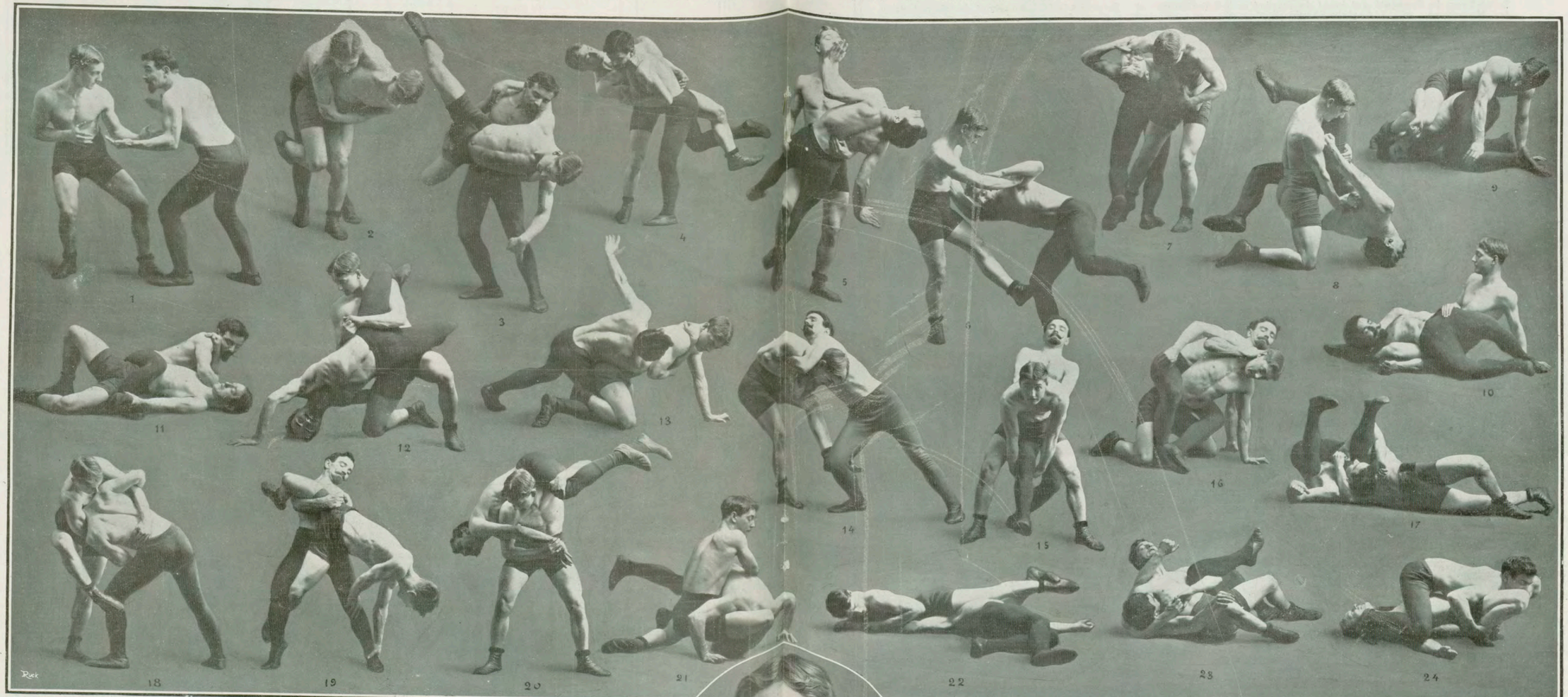
Nous aborderons, la fois prochaine, la question des soupapes et de la distribution, qui nous retiendra quelque temps.

*(A suivre.)* H. Petit.

La Vie au Grand Air

# LE CATCH AS CATCH CAN OU LUTTE LIBRE

*Par FRED DAVIS, Champion d'Angleterre de 1906 et 1907*



**Les principales prises du catch as catch can, posées par Davis, champion d'Angleterre, et Waudaux.**

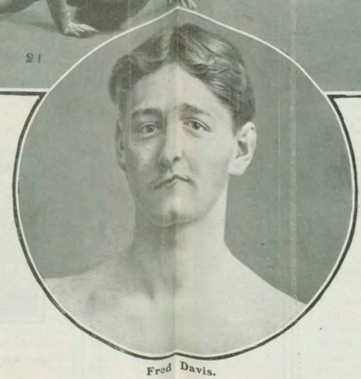
*1. En garde. — 2. Tour de hanche en tête avec passement de jambe extérieur pour assurer la prise. — 3. Crutch debout : ce coup est terrible, car on peut projeter l'homme à terre de toute sa hauteur. — 4. Click intérieur : coup favori des Lancashiriens. — 5. The aype. — 6. The leg trip, moyen facile de faire tomber son adversaire. — 7. Click extérieur. — 8. Crutch et bras à l'américaine : prise à laquelle il est impossible d'échapper. — 9. Double prise de tête avec les jambes (façon d'assurer le coup) : pour cette prise, il faut avoir une grande habiude du catch as catch can et être très vite. — 10. Double prise de tête avec les jambes : façon de terminer la prise. — 11. Les ciseaux (voir la fig. 16) : façon de finir le coup. — 12. Le crutch à terre : un des coup les plus terribles en catch as catch can. — 13. Bras roulé accompagné d'un croc en jambes. — 14. Bras roulé debout avec click de jambe. — 15. Parade d'une ceinture arrière. — 16. Ciseaux et prise de tête (voir fig. 11) : le ciseau est un coup qui est très employé dans le Lancashire et en Amérique, mais il est défendu à Londres, car il est très douloureux. — 17. Le coup à la Thomas : ce coup a été porté pour la première fois il y a deux ans par un nommé Thomas. Cette prise, contre laquelle il n'y a pas moyen de se défendre, est terrible. — 18. Torsion du cou avec click de jambe. — 19. Défense contre le crutch : parade très scientifique. — 20. The flying mare. — 21. Ciseaux à travers la figure : façon d'assurer le coup. Cette prise a été importée en Angleterre, en 1906, par Bob Somervill. — 22. Ciseaux à travers la figure ; deuxième mouvement. — 23. Manière infaillible de faire toucher les épaules. — 24. Manière de casser un pont. Telles sont quelques-unes des plus fameuses prises de catch as catch can, car ce sport, très animé, en compte une variété infinie.*

En France, on ignore presque totalement en quoi consiste la lutte libre ou catch as catch can. Je ne veux pas faire l'injure aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* de croire qu'ils ont pris au sérieux les rencontres Smejkal-Cazeaux. Ces lutteurs, peut-être excellents en gréco-romaine, ignorent totalement le catch as catch can. D'ailleurs ce n'est pas une lutte pour poids lourds.

Ce sport qui tient beaucoup du jiu-jitsu autorise l'emploi de toutes les prises, sauf deux : la fourchette dans les yeux et la prise qui est interdite dans tous les sports. Pour triompher, il suffit de faire toucher les deux épaules de son adversaire sur le sol, mais, — différence avec la lutte gréco-romaine — il faut maintenir la prise pendant trois secondes. L'arbitre ne pourra prononcer la victoire qu'après avoir compté jusqu'à trois.

Le catch as catch can est principalement pratiqué en Lancashire, dans le Nord de l'Angleterre. Cette lutte remonte à plusieurs siècles et est passée, comme la boxe, en Amérique. Et de même que pour la boxe, les Américains l'ont perfectionnée et y sont devenus de première force.

Tandis que la lutte gréco-romaine est surtout pratiquée chez les professionnels, par des poids lourds, très lourds, par des colosses obèses et adipeux, le catch as catch can est surtout un sport qui s'adresse aux poids moyens et aux poids légers. Elle nécessite énormément de souplesse et d'agilité, et les hommes lourds ne sauraient s'y comporter avec science.



Fred Davis.

*Champion d'Angleterre de catch as catch can.*

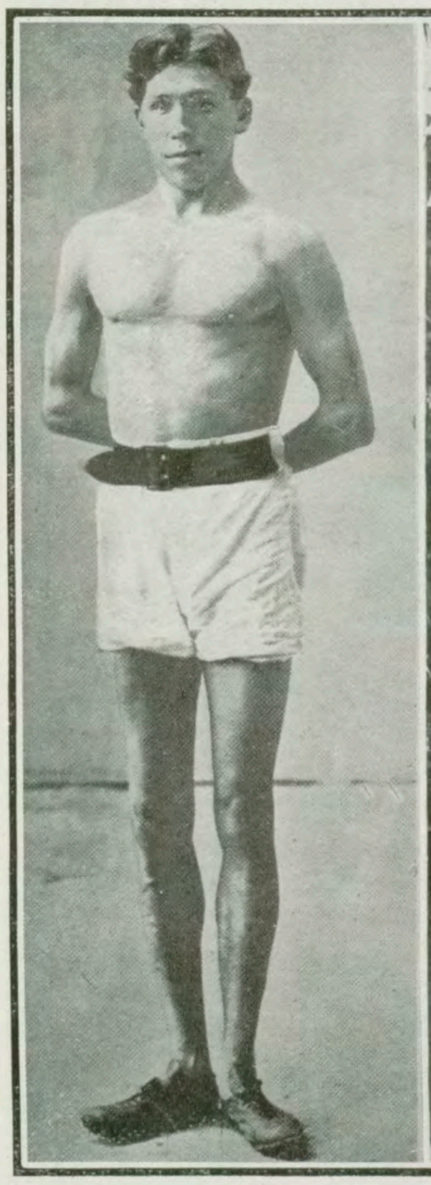
En ces dernières années, le succès du catch as catch can a été énorme à Londres. Et naturellement des règlements multiples sont intervenus. Le malheur, c'est que beaucoup sont contradictoires et que ce qui est permis dans un championnat est défendu dans un autre. Nombre de prises autorisées dans le Nord de l'Angleterre sont interdites à Londres. Il s'est fondé une société, dont le siège est à Londres, et qui se montre très sévère en ce qui concerne les coups défendus. A chaque compétition, elle envoie cinq ou six juges qui sont chargés de faire respecter ses règlements et de disqualifier les lutteurs qui ne s'y conformeraient pas. Devenu très populaire à Londres, le catch as catch can a perdu le côté dangereux qui le caractérisait et est devenu une lutte très courtoise, trop courtoise même, car bien des prises bizarres et originales étant éliminées ont retiré à ce sport son caractère si particulier de sauvagerie un peu primitive. Souhaitons qu'en France quelques curieux de sport s'adonnent à leur tour à la lutte libre.

FRED DAVIS,
*Champion d'Angleterre de 1906 et de 1907, 3e des Jeux Olympiques.*

# SHRUBB, LONGBOAT, SAINT-YVES

*Par LOUIS DE FLEURAC*

**Saint-Yves, le Français qui vient de se révéler à Edimbourg — Le crack indien, Longboat, le triomphateur des Marathons — L'Anglais Shrubb**



**Longboat.**

*Le fameux Indien qui a battu tous les pédestrians.*

**Un Marathon dans les rues de New-York.**

*Les courses de Marathon sont très à la mode en Amérique. Ce pays est devenu le Paradis terrestre de tous les coureurs à pied, auxquels les managers réservent des allocations splendides.*

Quel beau match ce serait, que celui qui mettrait en présence, ces représentants de trois races bien distinctes : l'Anglo-Saxon, l'Indien et le Normand ! Ce match, le verrons-nous jamais ? J'en doute pour nous autres Français, du moins, car il serait très difficile et surtout fort cher, de réunir à Paris, dans une même course, ces trois champions.

Et pourtant, cette compétition qui serait fameuse aura eu lieu en partie, puisque Shrubb et Longboat viennent de se rencontrer à New-York il y a une quinzaine de jours.

L'Indien battit l'Anglais qui l'avait d'abord largement dominé et qui ensuite s'effondra.

Shrubb avait derrière lui toute une suite ininterrompue de victoires et une liste de records telle que personne n'a pu jusqu'ici s'imposer autant que lui à l'admiration étonnée des sportsmen de tous pays.

On ne l'a malheureusement vu que deux fois à Paris.

La première, ce fut dans un cross international qui, en 1904, mettait en présence en même temps qu'une équipe belge et une équipe suisse, le team du Racing Club de France et les hommes des South London Harriers.

La petite fête se passait dans le parc de Saint-Cloud.

Shrubb, dès le départ, nous lâcha dans le plus commun des canters, et continuant avec une facilité qui faisait ouvrir tout grands les yeux des vieux routiers du cross-country, il fit tout le parcours loin devant nous, se payant même le luxe de se perdre et de se faire ensuite ramener sur la bonne piste. Mais on l'avait mal vu en cross, et ce ne fut que l'année suivante, que les curieux du sport purent se rendre compte de tout ce que cette stupéfiante machine à courir était capable de faire.

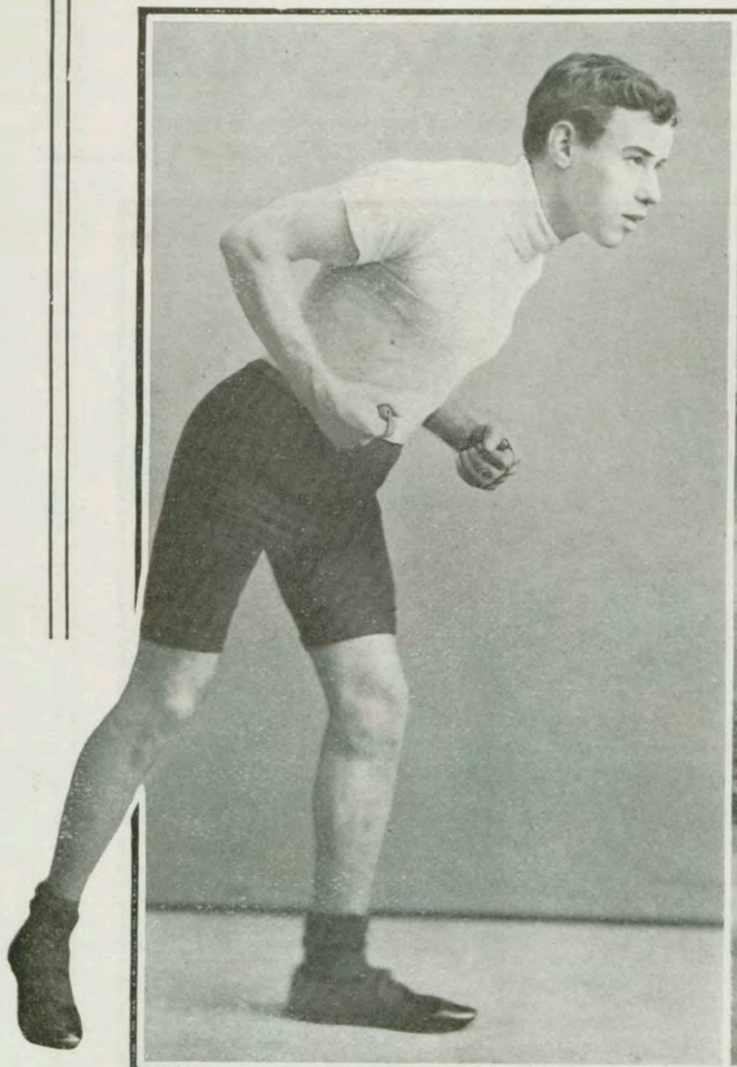
**Shrubb.**

*Le crack anglais invaincu vient d'enregistrer une défaite dans son match avec Longboat.*

Les South London Harriers rencontraient le R. C. F. à la Croix-Catelan ; Shrubb s'aligna d'abord dans le 1.500 mètres. Ne sachant pas quelle était la valeur de ses adversaires, il pensa qu'un peu de train leur serait peut-être agréable, et commença par couvrir son premier tour en 1 m. 12 s. Inutile de dire que les représentants du R. C. F. n'avaient pas insisté et la « petite merveille » finit tout seul, sans se presser.

L'homme avait encore à s'aligner une heure plus tard, ce qui ne l'empêcha pas de boire entre temps un siphon de limonade. Je n'ai jamais compris comment cela ne lui enleva pas tous ses moyens et comment, surtout lui, le coureur à l'entraînement sévère, se livra à une pareille excentricité, mais je fus à même, lorsque le départ des trois milles fut donné et qu'il commença à me mener une vie plutôt dure, de me rendre compte que la limonade qui m'eût radicalement coupé les jambes et rendu certainement malade, ne l'empêchait pas de démarrer sec à chaque tour, me prenant 10 mètres, que j'avais toutes les peines du monde à regagner. La fin de la course le vit victorieux, vous vous en doutiez, du reste. Il n'y a qu'un homme, en France, qui puisse se vanter d'avoir montré ses talons à Shrubb dans la ligne d'arrivée. C'est Deloge, lorsqu'il le rencontra sur un mille, au Crystal Palace, en 1902. Deloge donnant tout ce qu'il put dans la dernière ligne droite, franchit le poteau premier, faisant, ce jour-là, une des plus belles courses de sa glorieuse carrière. Shrubb, il est vrai, n'avait pas tous ses moyens et s'il était déjà, en Angleterre, l'homme qu'on n'essayait plus de suivre, il n'avait pas atteint le summum de sa condition et son nom n'encombrait pas encore tous les coins de la table des records de fond.

Et pourtant, Shrubb n'est pas beau à voir



**Saint-Yves.**

*Saint-Yves, la dernière révélation de la course à pied, est Français.*

courir et son allure a quelque chose d'incompréhensible, qui vous laisse rêveur quand on l'examine pour la première fois. Les mains basses, les bras presque tendus, le petit homme brun s'en va sans grands mouvements du corps, légèrement penché en avant. Sa foulée est courte, et il semble continuellement prêt à choir, mais les jambes vont vite, et les pieds aux doigts immenses (c'est là, je crois, une des causes de sa force) poussent le sol sous lui, rageusement, dans un rythme rapide. A-t-il un adversaire à craindre, il démarre tous les quarts de mille, lui prend 10 ou 15 mètres,

**Saint-Yves.**

*Saint-Yves va nous être ravi par l'Amérique.*

et quand l'homme revient, redémarre à nouveau, jusqu'à ce que l'autre, écœuré, abandonne.

Longboat, lorsque je l'ai vu s'entraîner à Londres, avant Marathon, m'a paru comme l'antipode de l'ex-champion des South London Harriers. De taille élevée, mince, il est bien le descendant de ces coureurs indiens que Fenimore Cooper nous a décrits, suivant infatigablement la piste du grand caribou ou plus simplement, du Monsieur à qui ils tenaient plus particulièrement à casser la figure. Comme le temps des mocassins, des plumes dans

**Le Marathon d'Edimbourg.**

*Après sa splendide victoire dans le Marathon d'Edimbourg, Saint-Yves, qui était un inconnu, est devenu aussitôt célèbre. C'est un homme difficile à battre sur les longs parcours, et qui ne devrait jamais courir d'épreuves inférieures à la distance du Marathon.*

**Pietri Dorando à l'entraînement.**

*Le crack italien Pietri Dorando s'entraînant derrière une automobile dans les rues de New-York.*

les cheveux et des pantalons à franges est pour lui passé, il était très facile de se rendre compte de son anatomie, vêtu qu'il était de la petite culotte blanche et du maillot à la feuille d'érable. Tout en muscles longs, l'homme, très cuivré, tournait inlassablement à une allure de record, dans une longue foulée facile. Marathon vint, et le soleil terrassa Longboat. Depuis, il a su s'exposer à l'admiration des foules, en passant professionnel, puis en battant Dorando, enfin, en se mariant, C'est, on le voit, un roublard, il gagne, du reste, beaucoup d'argent.

Il est un troisième coureur, dont j'ai prononcé le nom en commençant cet article et qui lui aussi a vu son nom se graver à jamais dans la mémoire des sportsmen. C'est Saint-Yves.

Sa renommée est toute neuve, et s'il est aujourd'hui un grand champion et peut-être le Champion, il ne faut pas oublier qu'en septembre dernier, s'il pensait à faire du sport, il n'avait encore jamais paru en public, et se contentait de verser des demis bien tirés au Monico de Londres. Il a fallu son acharnement et aussi, disons-le bien, la sportivité bienveillante du directeur de l'*Evening News* pour lui permettre, à lui qui n'avait gagné que des courses entre garçons de différents cafés, de prouver sa valeur dans des essais tenus cachés, puis enfin, dans le Marathon d'Edimbourg, où ceux qui avaient mis sur sa chance quelques livres sterling ne durent pas perdre leur journée.

Saint-Yves, mis en vedette par sa victoire d'Edimbourg, nous est arrivé avec de beaux projets et quelques bons contrats pour l'Amérique. Mystérieusement, il s'entraîne, ne laissant voir qu'à de rares élus les progrès de sa forme. Après avoir, l'autre semaine, établi quelques records professionnels, un jour où seul et sans grands encouragements, il tourna sous le vent et la pluie de sa toute petite foulée bizarre, il a pris part au Cross international professionnel. Il n'y a guère brillé, mais est-il un homme de cross ?

Comme Shrubb, il est petit et son apparence, quoique harmonieuse, n'a rien qui l'impose. Mais il faut bien admettre que pour faire ce qu'il a fait, il faut qu'il possède cette chose mystérieuse qui fait gagner les grandes batailles sportives, et qui est la classe.

L. DE FLEURAC.

# LE MATCH JOE JEANNETTE = SAM MAC VEA

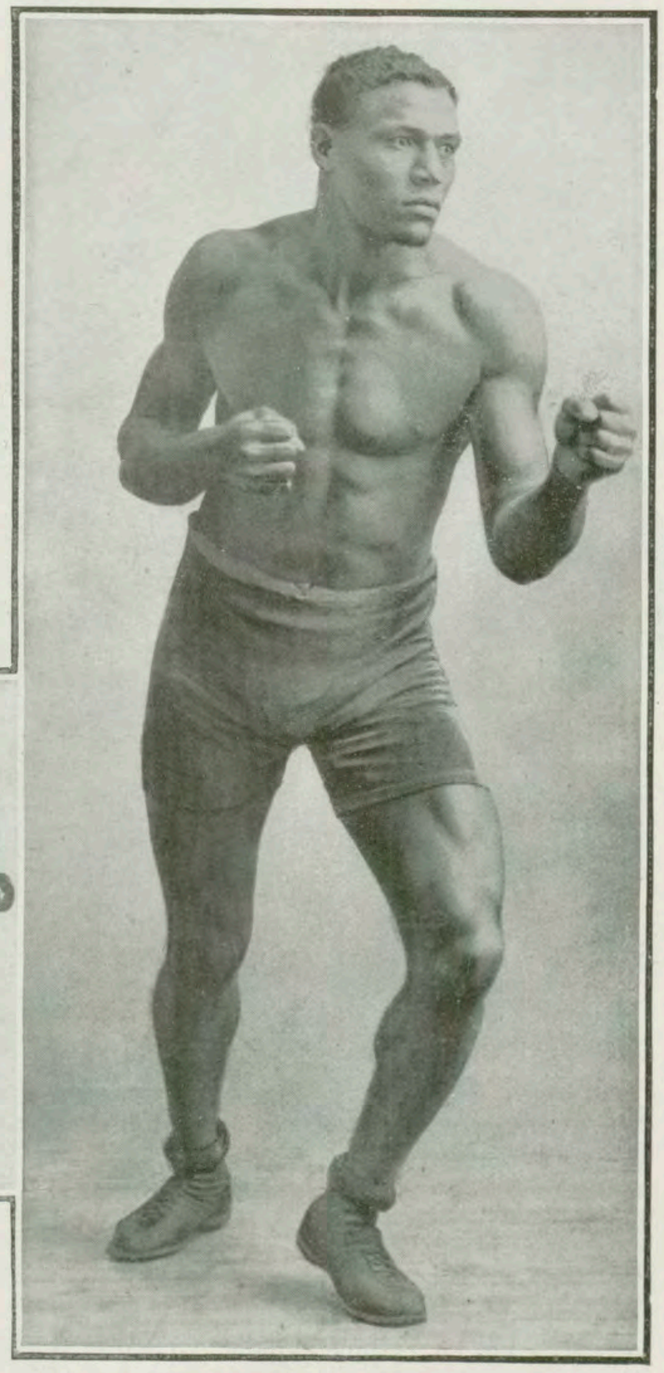
**Ce soir, sera disputé, au Cirque de Paris, le plus grand match auquel il nous aura été donné d'assister en France. Il mettra en présence les deux fameux nègres : Joe Jeannette et Sam Mac Vea**

Le grand jour est enfin arrivé! C'est en effet aujourd'hui, au Cirque de Paris, que la question de supériorité entre Joe Jeannette et Sam Mac Vea sera tranchée d'une façon définitive. Jamais, en France, match ne fut précédé de plus de joutes oratoires et épistolaires. Chacun, même ceux qui n'y connaissent rien, surtout ceux-ci, a tenu à donner son opinion, à dire quel serait le vainqueur et à expliquer pourquoi.

Dans la *Vie au Grand Air*, fidèles à notre ligne de conduite, nous avons conservé notre entière indépendance. Après avoir publié la liste des principales performances de chaque adversaire, nous avons montré pourquoi nos préférences allaient à Joe Jeannette plutôt qu'à Sam Mac Vea.

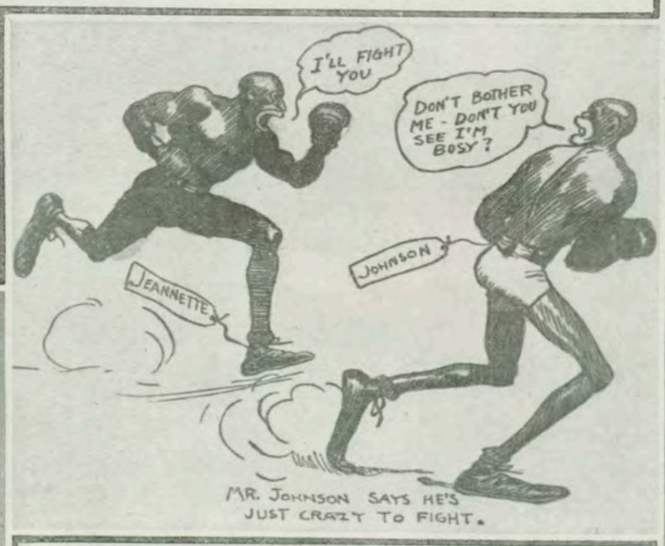
Nous devons avouer cependant qu'à la cote, Sam sera grand favori. Pourquoi? Parce qu'il s'est défait avec une extrême aisance de tous les hommes de troisième ordre qui lui furent opposés. Or, ces victoires ont suffi : le public français le croit absolument invincible. Et, comme je le disais dans le dernier numéro, nous avons remarqué le même fait, lors du match Lewis-Stanton. Willie Lewis, homme de grande classe, n'était que depuis deux mois à Paris, on le connaissait mal et on ne voulait pas étudier son record. Ce record aurait montré que Stanton ne pouvait exister devant lui. Stanton, certes, était un boxeur de valeur, mais de second ordre en Amérique. Il ne pouvait avoir aucune prétention à la victoire. Seulement, il avait battu les Dick Bailey, Peter Brown, Costello, Tiger Smith, Pat Daly, et cela suffisait aux sportsmen français. Ils en concluaient aussitôt qu'il vaincrait également Lewis. Celui-ci se fit un plaisir, au cinquième round de leur match, de nous prouver l'exactitude du pronostic de la *Vie au Grand Air* et de tous ceux qui avaient pris le soin d'étudier les performances des deux athlètes en présence.

Je crois que nous allons assister, ce soir, à la réédition du match Lewis-Stanton. Evidemment, Sam Mac Vea est un grand boxeur, un très grand boxeur, mais, sur le papier, qu'est-il à côté de Joe Jeannette ? A part les trois défaites qui lui furent infligées par Jack Johnson, son record n'est pas brillant. Ces échecs furent très honorables, puisque Sam tint 20 rounds chaque fois, fut battu deux fois aux points et la troisième par knock-out. Tandis que Joe Jeannette a rencontré six fois Jack Johnson. Le résultat de ces combats est le suivant : 3 sans décision, 1 victoire sur une faute, 1 match nul, 1 défaite.



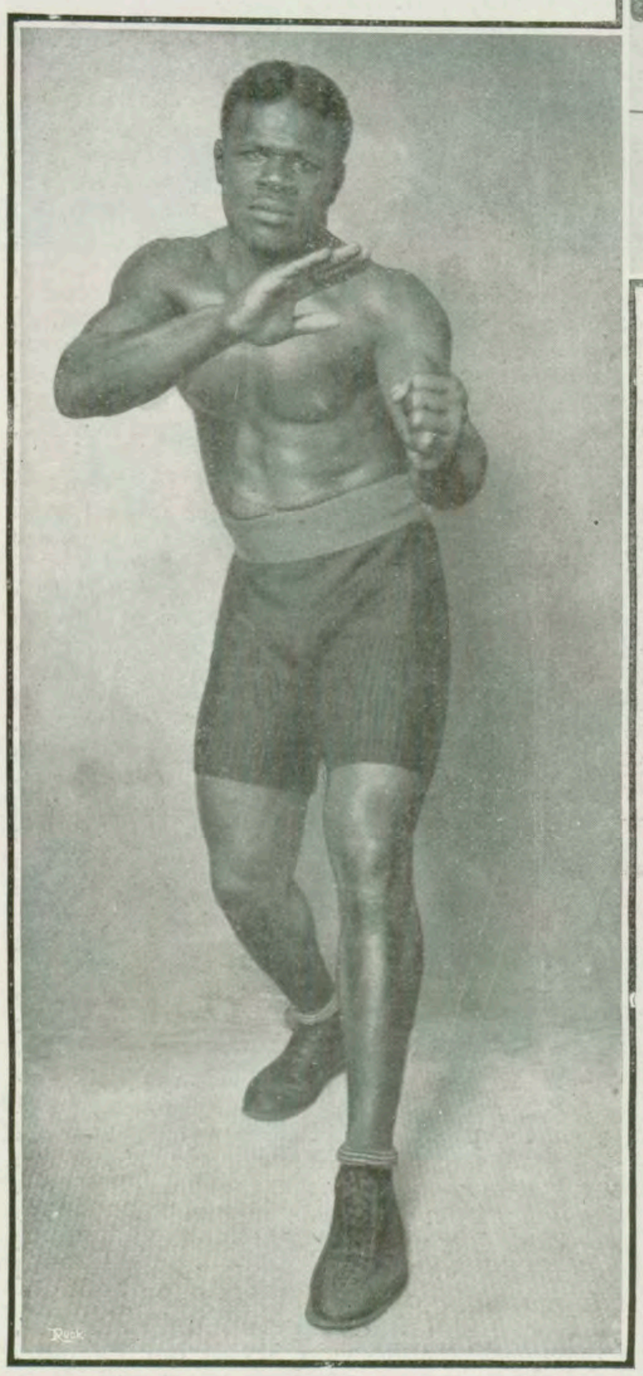
**Joe Jeannette.**

*Joe Jeannette, vainqueur de Jack Johnson et de Sam Langford, doit se rencontrer ce soir avec Sam Mac Vea.*




**Une caricature de l'*Evening World*.**

*Jeannette à Johnson : « Voulez-vous combattre avec moi ! » Johnson fuyant : « Non, vous voyez bien que j'ai des occupations. »*



**Sam Mac Vea.**

*Trois fois battu par Jack Johnson, invincible jusqu'ici en France, Sam Mac Vea continuera-t-il à être invaincu?.*

Aussi bien depuis leur dernier match, Jack Johnson a toujours refusé de le rencontrer à nouveau. Il fait avec Joe ce que Burns faisait avec lui. L'extrait de l'*Evening World* que nous publions ci-dessus, en est une preuve. Nous devons ce dessin à l'obligeance de notre excellent confrère et ami, M. Dan Mac Ketrick, de l'*Evening World*. La carrière de Joe Jeannette se résume ainsi : 34 combats, dont 6 victoires par knock-out, 8 aux points, 14 matches sans décision, 4 nuls, 2 défaites.

Peu d'hommes peuvent montrer record plus brillant. Joe Jeannette est l'un des meilleurs poids lourds actuels. Et, sur le papier, il ne peut être vaincu. Dans quelques heures, nous saurons si notre pronostic est juste. En tout cas, quel que soit le résultat, souhaitons que le meilleur triomphe!

Il nous a semblé intéressant de demander à Marc Gaucher son opinion sur le combat. Le champion de France, toutes catégories, est mieux placé que quiconque pour donner un avis compétent puisqu'il a longtemps entraîné les deux hommes.

« Je crois à la victoire de Joe Jeannette, nous a-t-il répondu. J'ai vu travailler les deux adversaires et j'ai travaillé avec eux. J'avais toujours cru que Sam était invincible. Depuis que j'ai vu Jeannette à l'œuvre, j'ai dû changer d'opinion. On ne peut se faire une idée de l'endurance, de la science et de la vitesse de cet homme. Il est plus vite, plus « sciencé » et aussi dur frappeur que Sam. Par conséquent, il devrait triompher, malgré le gros écart de poids qui le sépare de Mac Vea. Nous admirons le Californien parce que nous ne sommes pas encore habitués à la véritable boxe. Mais soyez convaincus que nous pouvons en voir beaucoup du même genre. D'ailleurs, il est malin, et je vous garantis que s'il se sentait la valeur nécessaire pour battre les Johnson, les Sam Langford, les Phil Jack O'Brien et autres, il retournerait en Amérique où il trouverait des engagements autrement plus lucratifs que ceux qu'il peut glaner de temps en temps à Paris. Je suis même étonné qu'il ait accepté de rencontrer Joe Jeannette, puisque, après s'être trop avancé, il avait reculé devant Tommy Burns que Joe Jeannette battrait, je le crois. »

Cette opinion était intéressante à connaître. Je dois dire d'ailleurs que les boxeurs Bob Scanton, Herbert Synnott, Dick Green, Piet, sont convaincus que Sam Mac Vea triomphera. Nous verrons qui a raison Jusqu'à preuve du contraire, je continue à défendre le pronostic que je n'ai jamais cessé de soutenir : Joe Jeannette doit vaincre, car il est d'une classe supérieure à celle de Sam Mac Vea. Et il sera intéressant de voir aux prises le vainqueur du match avec Jack Johnson. Jack Johnson, Joe Jeannette, Sam Langford, Sam Mac Vea, voilà un beau quatuor de nègres, qui veulent disputer le titre de champion du monde. Ils nous prouvent qu'à l'encontre de la musique, les noirs valent plus que les blancs. Il est vrai que nous allons voir arriver un cinquième larron, ce sera Phil Jack O'Brien qui sera parmi nous dans un mois.

Jacques Mortane.

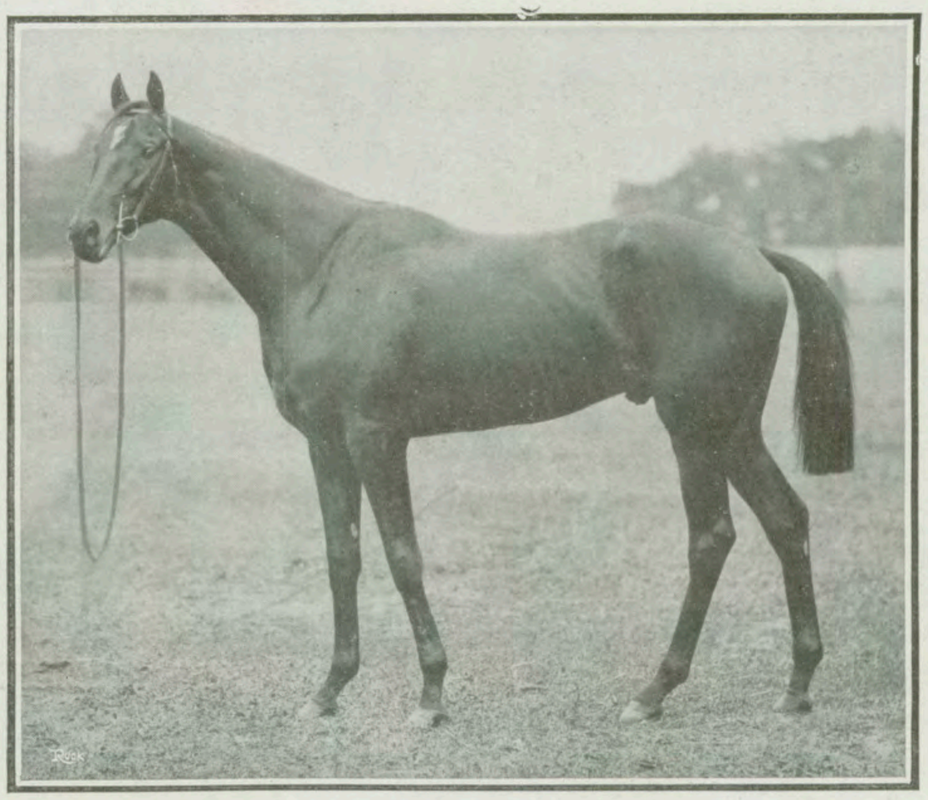
# LA CARRIÈRE DE PERTH

*Par RENÉ RIONDET*

**Les deux étalons de tête de France et d'Angleterre sont morts en 1908, enlevés à la pleine apogée de leur carrière : Perth, à l'âge de 12 ans et Persimmon, à l'âge de 15 ans**

Au cours de la saison dernière, avec une curieuse coïncidence, la mort a frappé, de chaque côté du détroit, le reproducteur que les victoires de ses produits devaient placer, à la fin de l'année, en tête de la liste des étalons gagnants : Persimmon, qui appartenait au roi d'Angleterre, a disparu au début de 1908; tandis qu'en France, Perth, à M. Caillault, est mort après la saison de monte, ce qui nous permettra d'assister pendant quelque temps encore aux prouesses de sa postérité.

Perth était né, en 1896, par War Dance et Primrose Dame, au haras du Gazon, chez M. Maurice Ephrussi. L'année suivante, il passa aux ventes de yearlings à Deauville et fut adjugé, le 12 août, pour 27.500 francs, à M. Maurice Caillault. Les commencements de sa carrière de courses ne furent pas sensationnels ; le 12 août 1898, un an, jour pour jour, après son acquisition, il débuta à Deauville dans le Prix de Villiers sans aucun éclat, puis il se plaça troisième dans le Prix des Roches-Noires ; à la rentrée de septembre, il remporta deux courses modestes à Vincennes, échoua dans le Grand Criterium derrière Holocauste, Sospiro et Magistral et termina la saison par une victoire à 16 contre 1 dans le Criterium International devant Ivan IV et Franco-Russe.



**Perth.**

*A M. Maurice Caillault, par War Dance et Primrose Dame, né en 1896 et mort en 1908, laissera, par sa carrière de courses aussi bien que par sa carrière d'étalon, un souvenir impérissable.*

A l'âge de trois ans, changement de décor; c'est une suite ininterrompue de succès plus brillants les uns que les autres; elle débute par le Prix Hocquart, devant Cravan et Ismène, se continue par la Poule d'Essai devant Niphon et Franco-Russe, le Prix Daru devant Hervé et Ismène, le Prix du Jockey-Club devant Velasquez et Holocauste, le Grand Prix devant Velasquez et Alhambra III, et se termine par le Royal Oak devant Gobseck et Velasquez; car il subit ensuite sa seule défaite de l'année, en se plaçant troisième dans le Prix du Prince d'Orange derrière Jeanne Brunette et Fourire.

A quatre ans, il gagne le Prix du Cadran, devant Germain et Alhambra III, et va échouer dans le Gold Cup d'Ascot.

Soit, en 15 sorties, 10 victoires et 2 places de troisième, donnant un total de 779.937 francs.

Sa carrière d'étalon offre quelque analogie avec sa carrière de courses; au lieu de s'affirmer d'emblée par des débuts étourdissants, il améliora sa situation progressivement pour atteindre l'an dernier à son apogée.

En 1904, ses premiers produits comptèrent un vainqueur et 14.762 francs de gains.

En 1905, 6 vainqueurs avec 9 victoires, donnèrent un total de 77.524 francs. Puis, en 1906, 20 vainqueurs et 44 victoires pour 458.585 francs; en 1907, 22 vainqueurs et 54 victoires pour 589.930 francs ; et enfin, en 1908, 27 vainqueurs et 58 victoires pour 1.135.462 francs. Soit au total : 2.276.263 francs en courses plates auxquels il faut ajouter 127.360 francs en obstacles.

Ce qu'il faut admirer en Perth, c'est un cheval complet triomphant sur les 1.600 mètres de la Poule d'Essai, comme sur les 3.000 mètres du Grand Prix et sur les 4.200 mètres du Prix du Cadran ; c'est aussi un étalon donnant de remarquables flyers : Sourdine, King James, des champions d'épreuves classiques : Sauge Pourprée, Northeast, et des concurrents de longue distance : Kalisz.

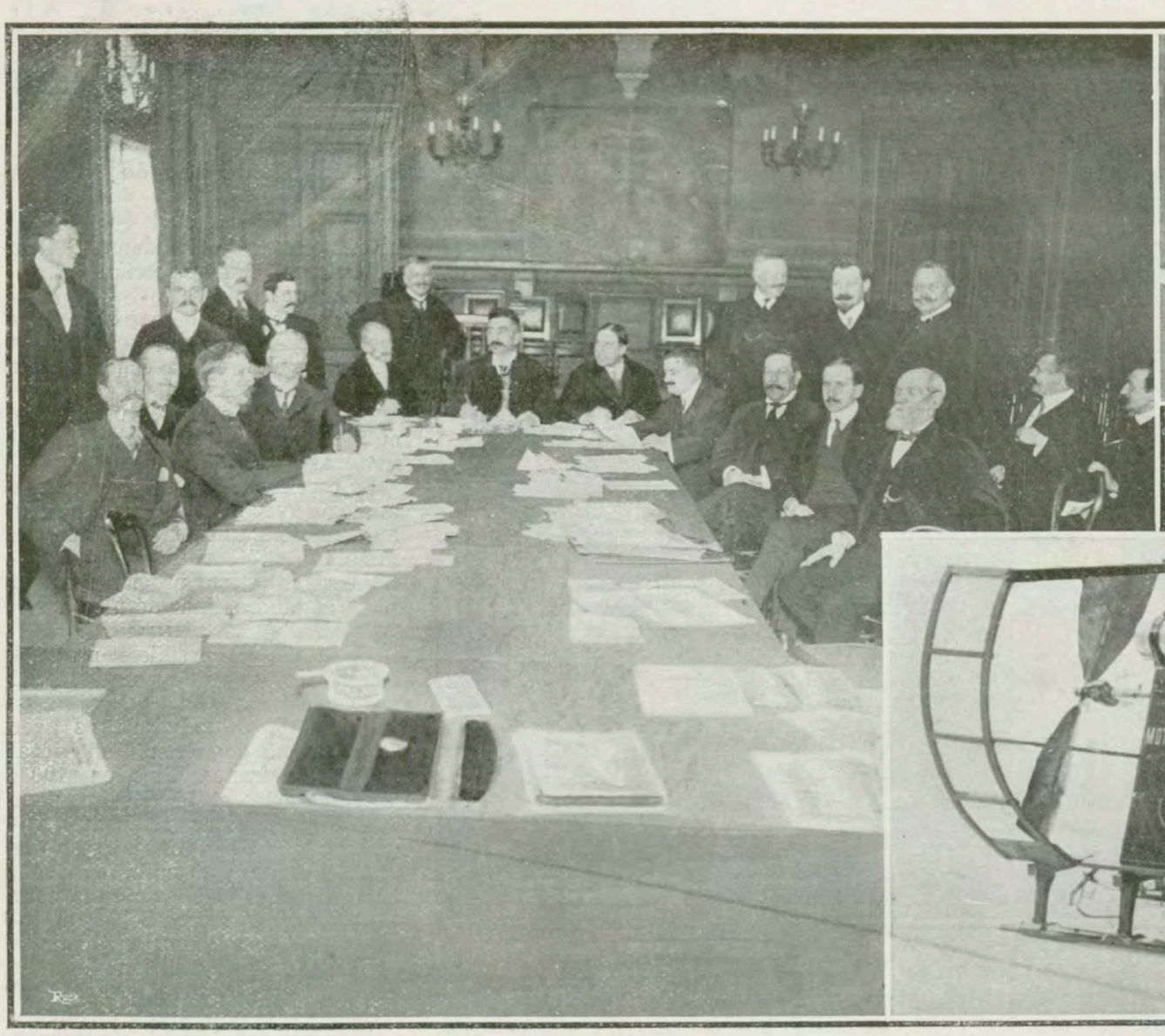
RENÉ RIONDET.

**Northeast.**

*Par Perth et Nordenfield, a, comme son père, remporté le Grand Prix de Paris. Sa carrière a été marquée par 3 victoires à l'âge de deux ans avec 51.035 francs, et 5 victoires à l'âge de trois ans avec 427.015 fr.*

**Sauge Pourprée.**

*Par Perth et Médéola, a été reconnue, malgré quelques défaillances, comme le meilleur des représentants de sa génération. Le chiffre de ses gains a atteint 124.845 francs à deux ans, et 286.240 fr. à trois ans.*



**Le Congrès de l'U. C. I.** (Photo Vulga.)

*Le XVIII^e Congrès de l'Union Cycliste Internationale, s'est réuni la semaine dernière, à la mairie du IX^e arrondissement, sous la présidence de M. de Beukelaer.*

**Saint-Yves contre les records.**

*Saint-Yves a établi le record français de l'heure et demie, avec 25 kilom. 006. En 2 heures, 32 kilom. 101.*

**Le traîneau Nivert.**

*Traîneau à hélice aérienne qui vient d'être expérimenté à Chamonix où il a obtenu la médaille d'or du Touring-Club.*

MAINTENANT que l'ère des courses d'automobiles sur route semble passée, les autodromes vont attirer davantage notre attention. La fameuse piste anglaise de Brooklands fera sa réouverture le 10 et le 12 avril pendant les vacances de Pâques. Inutile de dire que le programme, grâce aux engagés de marque et aux marques des engagés, promet d'être encore plus intéressant que par le passé.

HENRI FARMAN prépare en ce moment sa campagne de 1909. Il compte reprendre ses expériences avec deux appareils qu'il pilotera à tour de rôle, suivant les circonstances atmosphériques et suivant les objectifs qu'il poursuivra. L'un de ces appareils est un biplan pareil à son ancien, l'autre sera d'un type nouveau. Avec son biplan, il a volé, le 14 février, une distance de 5 kilomètres avec un passager à bord. C'était la première fois qu'il réussissait cet exploit.

EN ce moment, la littérature sportive s'enrichit chaque jour de nouveaux ouvrages. Après les ouvrages excellents de notre ami François Peyrey, le capitaine Sazerac de Forge vient de publier *l'Homme s'envole*, le passé, le présent et l'avenir de l'aviation, livre de vulgarisation qui vient bien à son heure.

PARMI les décisions les plus importantes prises par l'Union Cycliste Internationale qui vient de se réunir, il convient de citer celle qui interdit l'organisation de courses cyclistes aux Jeux Olympiques. C'est une concurrence aux championnats du monde, non revêtue du contrôle sportif des autorités compétentes.

POUR répondre au désir exprimé par de nombreux lecteurs, nous les informons que *Sur route et sur piste*, par Lucien Petit-Breton, paraît depuis le numéro 538, et qu'on peut se procurer ce numéro et les suivants au prix de 50 centimes chacun, en nous en adressant le montant par bon de poste.

LE succès de nos pochettes ne s'est pas démenti un seul instant. Nous rappelons que nous tenons à la disposition de nos lecteurs, au prix de 10 francs, chaque pochette contenant 12 épreuves 13/18 : le Grand Prix de l'A. C. F., la Coupe des Voiturettes, les aviateurs, les rois du volant, les champions cyclistes et motocyclistes, les champions de boxe d'Amérique, d'Angleterre et de France, les champions pédestres, les grands chevaux de l'année, les grandes épreuves hippiques, etc... Il suffit de nous dire quelles sont les photographies préférées.

LE champion du monde des poids moyens, Stanley Ketchell, est, certes, l'un des plus extraordinaires boxeurs qui aient jamais paru sur le ring. Aussi bien, voici le résumé de sa carrière : 47 combats, qui se répartissent ainsi : 41 victoires par knock-out, 1 victoire aux points, 4 matches nuls, 1 défaite par knock-out. Cet échec lui a été infligé par Billy Papke, qu'il a battu deux fois, la première aux points, la seconde, celle où Ketchell acquit le titre de champion, par knock-out.

L'AMATEUR Plomb, champion du Nord des poids lourds, vainqueur de Lemaire, battu par lui, puis, gagnant de la belle, lance un défi au champion de France Nytram. Ce match devrait se disputer à Lille, Plomb étant un ouvrier qui ne peut supporter les frais du déplacement.

DEVANT un public aussi clairsemé que peu intéressé, s'est disputé samedi à minuit le match Peter Brown-Gibson. A 2 heures exactement, comme par hasard, Peter Brown mettait knock-out Gibson, qui depuis le début ne pouvait rien contre lui. Il est triste de déranger le public à des heures aussi tardives pour de pareils brouets : il est vrai qu'il ne s'y laisse plus guère prendre.

ON a beaucoup remarqué à Pau l'absence de Grill Room ; on s'était accoutumé, depuis bientôt un an, à voir prendre part à tous les meetings ce juif errant de la race chevaline, juif errant dont les cinq sous légendaires se seraient transformés en l'allocation réservée au second. On peut se tranquilliser : Grill Room n'est pas malade, il subit sa préparation afin de pouvoir disputer le Grand Prix de Nice dès la réouverture des courses plates ; après quoi nous ne serons pas longtemps sans revoir ce courageux lutteur sur nos hippodromes parisiens.

UN de nos confrères annonçait récemment que l'ancien cheval français, Arizona, venait de se placer second dans une course de haies à réclamer. Il y a là une confusion : l'Arizona dont il s'agit est bien anglais, étant par Sir Modred et Trellis, tandis que l'ancien Arizona de M. de Saint-Alary fait la monte au haras de Gog Magog Hills ; les Anglais sont même très fiers de le posséder, car il est, dans leur pays, le seul descendant en ligne mâle directe de The Flying Dutchman.

LA réouverture d'Auteuil n'a pas été favorisée par le temps. La pluie, le vent, le froid n'avaient cependant pas empêché de s'y rendre les sportsmen, heureux de retrouver le sport dont ils étaient sevrés.

## Principaux Résultats sportifs du 8 au 14 Février

### CYCLISME

14 FÉVRIER. — Vélodrome d'Hiver. — *Prix du Rad Welt* (1.000 mètres) : 1. Clark, 2. Moretti, à une roue ; 3. Delage ; 4. Thuau ; 5. Devoissoux.

*Match du Brassard* (15 kilomètres poursuite) : 1. Berthet rejoint Rettich, après 14 tours, en 6 m. 25 s. 3/5. Distance : 4 kilom. 666.

*Match derrière moto* (50 kilomètres) : 1. Nat Butler, en 36 m. 38 s. (record) ; 2. Parent, qui s'arrête 4 tours avant la fin, son pneumatique ayant crevé au moment où il était en tête.

*Match derrière tandems* (25 kilomètres poursuite) : 1. Marcel Berthet, en 30 m. 11 s. 3/5 ; 2. Seigneur, a un demi-tour.

### ATHLÉTISME

13 FÉVRIER. — *Boxe.* — Wonderland, — Hogan met Cœuille knock-out au 2^e round du match dont le vainqueur doit se rencontrer avec Gaucher le 20 février au Cirque de Paris.

*Boxe.* — Folies-Bergère. — Après un match dénué d'intérêt, dans lequel Peter Brown conserve l'avantage tout le temps, Gibson est knock-out au 12^e round.

14 FÉVRIER. — *Cross country professionnel international à Saint-Cloud* (18 kilom. 100) : 1. Bouchard (1 h. 2 m. 27 s. 2/5, moyenne à l'heure : 17 kilom. 300) ; 2. Aldridge (1 h. 3 m. 45 s. 1/5) ; 3. Neveu (1 h. 4 m. 44 s. 2/5) ; 4. Gardiner (1 h. 4 m. 53 s. 1/5) ; 5. Dugourd ; 6. Millot ; 7. Waltispurger ; 8. Zapf ; 9. Prévot ; 10. Thonnon ; 11. E. Romanet ; 12. Saint-Yves.

Classement par équipes : 1. Union Athlétique de Paris (35 points) ; 2. Sporting Club Parisien (101 points) ; 3. Etoile Sportive Dareau (119 points) ; 4. Cercle des Sports de France (144 points) ; 5. Paris Athletic Club (149 points) ; 6. Victoria Professionnal Athletic Club de Londres (225 points) ; 7. Loopers Club de Deurne (Belgique) (257 points) ; 8. Football Club des Sports de Roubaix (289 points).

14 FÉVRIER. — *Football association.* — Le Cercle Athlétique de Paris bat par 3 buts à 0, le Tunbridge Wells F. C. d'Angleterre.

### HIPPISME

11 FÉVRIER. — Pau. — *Prix Gaston Phœbus* (steeple, 4.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Alexandrine, a M. Pfizer (G. Sauval) ; 2. Canada, à 2 longueurs ; 3. Jiu Jitsu, a 10 longueurs. Non placés : Appendicite, King II, Janvier II, dérobé. Pari mutuel : gagnant, 10 fr. 50 ; placé, 7 fr. 50, 8 francs.

Autres vainqueurs de la journée : Francœur II (pari mutuel : gagnant, 33 francs ; placé, 17 francs) ; Ris de Veau (gagnant, 53 francs, placé, 16 francs) ; Mambrino (gagnant, 23 fr. 50, placé, 7 fr. 50).

14 FÉVRIER. — Pau. — *Prix du Palais d'Hiver* (Grande course de haies, handicap, 3.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Hérisson II, a M. J. Lieux (Defeyer) ; 2. Domination, à 2 longueurs ; 3. Antinoüs, à une longueur. Non placés : Saut de Loup, Roi du Monde, Héas, Storm II, Berber II. Pari mutuel : gagnant, 15 francs, placés, 7 francs, 9 fr. 50, 9 fr. 50.

Autres vainqueurs de la journée : Héron, gagnant, 14 francs ; placé, 6 fr. 50. On the Green (gagnant, 6 fr. 50) ; Alexandrine (gagnant, 9 francs, 5 fr. 50).

# SUR ROUTE ET SUR PISTE[1]

*Par LUCIEN PETIT-BRETON*

**Après avoir passé en revue les principales branches du cyclisme, Lucien Petit-Breton termine le chapitre qu'il a consacré aux courses de longue distance sur piste et commence les courses sur route**

**La course de huit jours de 1903.**

*La course s'est réduite à une épreuve de sept jours. Gougoltz triompha couvrant 2.065 kil. 752.*

**Petit-Breton.**

*Lucien Petit-Breton, second des huit jours avec 2.063 kil. 700, devant Georget, Pothier, Joseph Fischer, Kimble et Darragon.*

Vous voyez que si le sort du stayer et du routier semble enviable à ceux qui ne regardent que le côté spectacle, il paraît moins doux si on veut bien entrer dans les coulisses et observer de près le pourquoi et le comment. Il faut avouer que le professionnel a souvent plus de mérite que l'amateur. Et je ne vous ai parlé que des coureurs qui réussissent. Concluez alors pour les pauvres garçons toujours à la peine, jamais à l'honneur.

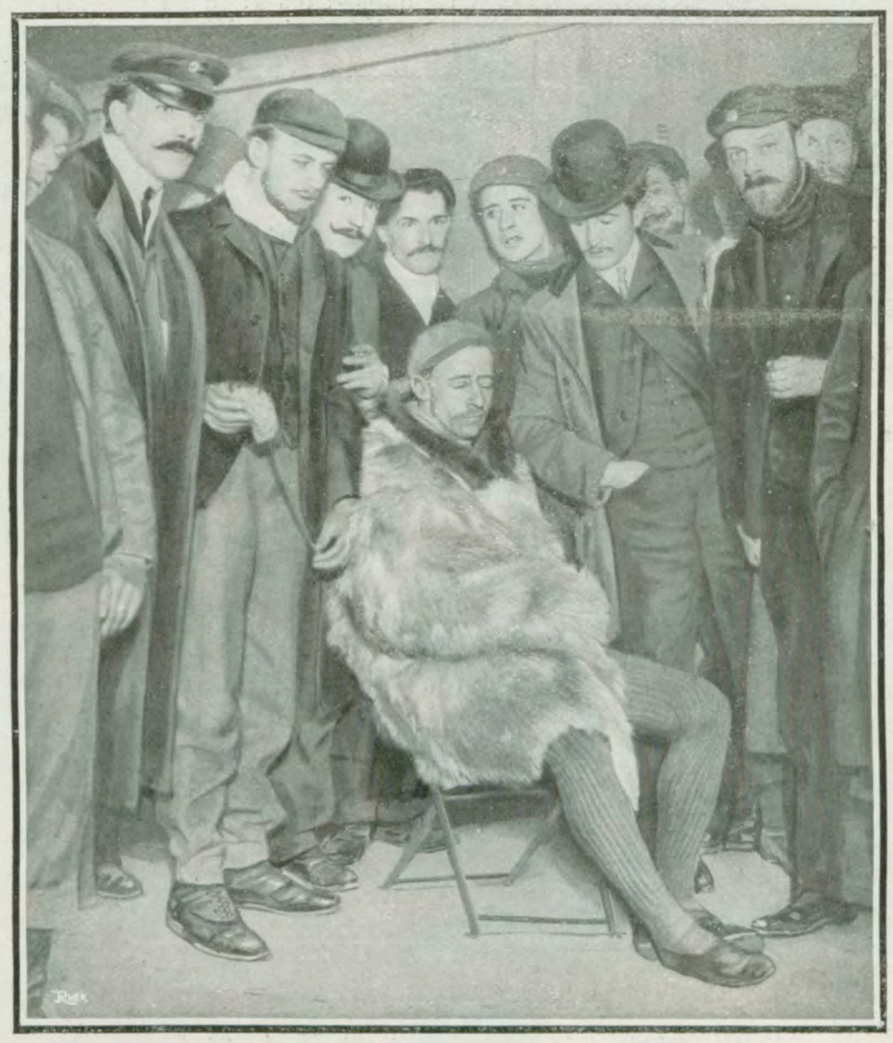
De toutes les courses de longue distance sur piste, le Bol d'Or me semble la plus pénible. On ne peut s'imaginer le courage qu'il faut avoir pour tourner pendant vingt-quatre heures toujours en rond avec le seul désir d'abattre des kilomètres et d'arriver à la fin de l'épreuve. Sur route, vous n'avez pas toujours le même spectacle à contempler. Je sais bien que lorsque vous courez, vous ne faites guère attention aux moutons qui paissent dans les pâturages ou aux vaches qui promènent leur langueur à travers les prairies. Mais cela suffit cependant à vous distraire, à changer un peu vos idées. Ce n'est pas toujours le même visage que vous retrouvez toutes les demi-minutes, les lattes de bois qui sont un peu plus écartées à tel endroit qu'à tel autre, la ligne de la corde qui vous hypnotiserait si elle était plus visible. Et lorsque je me rappelle ces longues randonnées sur piste, je me demande encore comment ma cervelle a pu y résister. Avez-vous jamais réfléchi à la mentalité de l'homme qui s'amuse à tourner avec une sauvage énergie pendant vingt-quatre heures? Si oui, vous avez dû en conclure qu'il fallait être un imbécile. Eh bien! je vous affirme que non : je trouve cet effort profondément insipide, mais j'avoue que mon intelligence n'en a pas, à mon avis, été altérée, malgré mes nombreuses courses du Bol d'Or. Au contraire, on pense à un tas de choses pour se distraire, on réfléchit, on discute avec soi-même et je suis certain que ces monologues sont certainement plus intéressants et plus raisonnés que les idées qui traversent l'esprit de la plupart des spectateurs qui pourtant ne sont pas soumis à pareil régime.

« Et les Six Jours, me direz-vous? voilà une course qui doit être dure! » Non pas, au contraire. Et c'est l'une des épreuves que je préférais. La fatigue n'est pas aussi forte qu'on se l'imagine. Ce n'est pas parce qu'elle dure cinq jours de plus que le Bol d'Or qu'elle doit vous sembler cinq fois plus pénible. D'abord, vous avez un équipier. Je dois avouer, d'ailleurs, que souvent il vous nuit plutôt qu'il ne vous sert. Et dans ces cas-là, vous n'avez jamais le moindre répit, il faut que vous soyez toujours prêt à lui venir en aide et à le remplacer lorsqu'il se fait distancer. Alors, la vie n'est pas gaie, vous ne pouvez vous reposer; dès que vous vous endormez, on vient vous tirer du lit; dès que vous vous préparez à manger, on vous enlève le pain de la bouche, et à aucun moment, vous ne pouvez être tranquille.

Mais lorsque vous avez un équipier sur lequel vous pouvez compter, votre tâche est bien simplifiée. Vous n'avez rien à craindre, il vous suffit de suivre le tableau de marche que vous vous êtes tracé, sauf aux moments inquiétants où les démarrages subits peuvent avoir raison du courage et de l'énergie de votre camarade fatigué.

J'avais, aux Six Jours, la réputation d'un démarreur redoutable et mes adversaires me craignaient comme la peste. Chaque fois que je constatais que je n'avais aucune chance de triompher, je n'hésitais pas à me dépenser sans compter et dès que je sentais le moment venu, mon plus grand plaisir était de désagréger le peloton de tête, pour ennuyer mes adversaires plus heureux que moi. En 1907, je parvins de cette façon à rattraper un tour que j'avais perdu; il est vrai que mon équipier m'en fit perdre cinq de suite dans la demi-heure suivante.

C'est de cette façon que je remportais le succès que voulaient bien me faire les spectateurs et les jolies spectatrices. Et je vous affirme que les ovations enthousiastes que vous adressent les Américains vous enlè-



**Muller après les 1000 kilomètres.**

*Muller, après sa victoire dans les 1000 kilomètres qu'il couvrit en 28 h. 44 m. 49 s. 2/5 devant Beaugendre (1904).*

(1) Voir les nos 538 et suivants.

vent toute fatigue et vous donnent des ailes. J'aurais préféré ne démarrer que pour l'emballage final. Malheureusement, il ne m'a jamais été donné d'arriver avec succès à ce moment-là. Je le regrette profondément, car voilà un fleuron que j'aurais bien voulu ajouter à ma couronne de coureur.

On a beaucoup parlé de combinaisons, d'entente, de coalition aux Six Jours. Evidemment, on en rencontre, mais ce n'est pas si fréquent qu'on veut bien le dire. Je connais, par exemple, trois coureurs que je ne veux pas nommer, quoique leur acte ne soit pas très répréhensible, qui, restant seuls en tête à une des récentes courses de Madison, décidèrent de ne jamais tenter de démarrer sans se prévenir mntuellement. Ils se menaient le train réciproquement et ne commencèrent la lutte entre eux qu'au moment de l'emballage final.

Une fois, j'avais perdu un tour, je le rattrapais et n'étais plus qu'à dix mètres du peloton, lorsqu'un stayer américain que vous connaissez tous (ce n'est pas Walthour) simula une reprise: il descendit du haut du virage et fonça sur moi, au risque de se tuer et... de me tuer. Je tombai, ma machine était en mille miettes, j'étais contusionné des pieds à la tête, et je conservai toujours mon tour de retard. L'auteur de ce méfait ne s'en cacha d'ailleurs nullement, et je vous laisse à penser ce que je lui dis après la course.

Ce qui est à craindre aux Six Jours, ce sont les accidents. C'est pourquoi ma méthode consistait à rester toujours en tête et à ne jamais me laisser prendre dans un peloton. Ou bien, je faisais l'extérieur, et je ne me glissais à la corde que lorsque j'étais sûr de mener le train. Je livre ce conseil à mes camarades qui vont aux Six Jours.

Cependant, il ne faudrait pas croire qu'il faille faire journellement une distance égale à celle que vous aurez à faire pendant votre course.

Pour une épreuve de 100 kilomètres, 30 kilomètres par jour suffiront. Pour les distances supérieures, l'entraînement journalier ne devra pas dépasser 40 à 50 kilomètres. Une fois par semaine seulement, vous accomplirez une longue distance, par exemple 150 à 200 kilomètres.

Lors de mes débuts en course de longue distancesur route, je commettais l'erreur de vivre sur la route et de toujours pousser, mais je m'aperçus assez vite combien cette méthode était néfaste.

En 1904, je fus engagé par la maison Clément pour courir tout spécialement les courses sur route, et pour mes débuts je fus engagé dans Paris-Roubaix. Je me mis donc en devoir de m'entraîner sérieusement, mais sans aucune notion, et, n'étant conseillé par personne, croyant arriver à la forme parfaite, je passais mes journées entières sur la route. J'acquis très vite une très bonne condition, mais elle ne dura, hélas! que très peu de jours. M'étant entraîné avec mes futurs concurrents, je m'étais joué d'eux, mais ayant acquis cette forme par un travail trop intense, elle ne dura pas et quelques jours avant la course, je me sentis déjà très fatigué. Néanmoins, étant engagé, je ne pouvais reculer et les hommes de qui je m'étais joué à l'entraînement, disposaient de moi avec la plus grande facilité. J'étais arrivé au surentraînement et je me classai vingt-troisième.

La maison, n'ayant plus confiance en moi pour les épreuves futures, voulut résilier mon contrat. Mais, ayant malgré tout une très grande confiance et m'étant parfaitement rendu compte que cet échec n'était dû qu'au surmenage, je demandai au directeur de m'accorder un autre essai, lui disant que si ma prochaine course n'était pas une victoire, je lui rendrais son contrat sans accepter la moindre indemnité.

Quinze jours plus tard, je courais et battais à Roubaix sur la même distance, avec la plus grande facilité, la plupart des hommes qui avaient été mes vainqueurs dans la première épreuve. Le dimanche suivant, je courais Bordeaux-Paris pour la première fois; je ne parlerai pas de cette course, car c'est un souvenir trop pénible pour moi. Elle se termina par une série de disqualifications. Et, au nom de la vérité, je dois dire que je ne devais pas être compris dans la charrette des disqualifiés. Mais n'insistons pas. Ce que je puis affirmer, c'est que si la course avait été sincère, j'aurais été le vainqueur. Je regrette de ne pouvoir raconter quelques anecdotes se rapportant à cette course.

La même année, 1904, je gagnai également une course de six heures et le Bol d'Or.

Des courses d'une seule traite, c'est-à-dire de Paris-Roubaix, Bordeaux-Paris, Paris-Tours, Paris-Bruxelles, la plus dure est certainement celle qui se dispute pendant toute la nuit et la moitié d'une journée sur le parcours de Bordeaux à Paris. Toutefois, le Tour de France est, de par sa durée et la succession de ses étapes, celle qui demande le plus d'énergie.

*(A suivre.)*

PETIT-BRETON.

**La traversée.**

*Sur le bateau qui les emmène à New-York, les Six Days passent leur temps : Bertin fait la barbe à ses camarades.*

**Le lendemain des Six Jours !**

*Petit-Breton, Gougoltz et Contenet, le lendemain des Six Jours, ne semblent pas trop fatigués.*

**Pendant les Six Jours.**

*Petit-Breton, aux Six Jours de 1904, se fait masser le sixième jour. On voit qu'il ne se ressent pas trop de ses efforts.*

## CHAPITRE VII

LES COURSES SUR ROUTE. — L'ENTRAINEMENT. — MÉFIEZ-VOUS DU SURENTRAINEMENT. — LES DIVERSES COURSES SUR ROUTE.

Le régime alimentaire devra être observé, comme pour les autres courses, selon le tempérament de chacun. En ce qui concerne l'entraînement quotidien, il sera plus ou moins long, selon la distance de la course que vous vous proposez d'entreprendre.



Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.